



Vestfolder'n

Nr. 6 — 1986



**Blue Fox
inntok Vestfold i høst**



Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

Nr. 6 DESEMBER 1986
12. årgang

Redaktør:
Jan Haugerød

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød
Leif Blomdal
Kåre Holtung
Trygve Larsen
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:
Statens vegvesen
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag
1000 eksemplarer

Trykk:
TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHold:

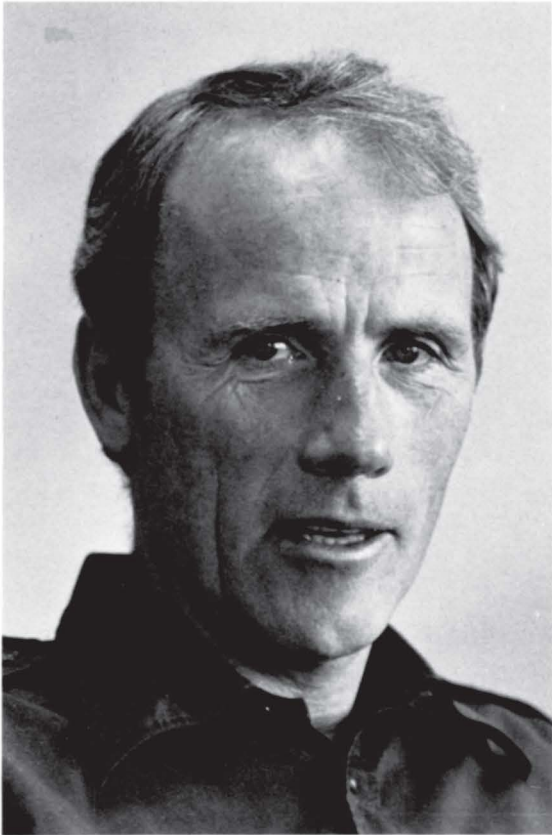
Vegsjefen ser tilbake på 1986	3
Kortere arbeidstid	5
Vegåpning og folkefest	6
Gode råd for dieselmotorer	8
En trang fødsel for vegmuseet	9
Hvilke yrke skal jeg velge?	10
Trafikksikkerhet i fokus, men for hvor lenge?	10
Vinterberedskapsplan 1986/87	11
Maskinavdelingen på tur	12
Omorganisering i vedlikeholdet	13
Trafikksikkerhetsaksjoner på løpende bånd	14
Nytt hjelpemiddel ved gravin av dype grøfter	16
Katastrofeøvelse i Holmestrandtunnelen	18
Stort nordisk samarbeidsprosjekt på Solum	20
Hundeulla er blitt garn	22
Vegstandarden på den nye E-18	22
Storbesøk i Vestfold	24
Øvelse Blue Fox og vegskader	26

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE:

Uvanlige kjøretøyer var det mange av på vegene i Vestfold under øvelse Blue Fox i høst. Det resulterte i stor belastning på vegnettet. Se nærmere om dette på side 26.

VEGSJEFEN SER TILBAKE PÅ ÅRET SOM HAR GÅTT



Når vi ser tilbake på 1986 er det først og fremst de mange tragiske og de helt unødvendige ulykkene som gir alvorlig ettertanke. På forskjellige måter er det gjort forsøk på å nå frem med budskapet om å kjøre forsiktig, senke hastigheten og ikke kjøre i påvirket tilstand. Politiet, massemedia og andre gjør her en bemerkelsesverdig innsats. Det gjelder også Vegvesenet. Spørsmålene vi sitter igjen med er likevel følgende: Gjør vi nok? Legger vi nok vekt på dette alvorlige samfunnsproblemet? Nyttir det?

I trafiksikkerhetsarbeidet skal alle andre gjøre noe, bare ikke jeg. Jeg kan dette, og de andre får oppføre seg skikkelig og vise hensyn. Jeg trenger ikke å følge regler og bestemmelser. Jeg mestrer situasjonen uansett. – Gjør jeg det? Rapporter og statistikker viser noe annet.

De aller fleste kjører sikkert og pent og har et inderlig ønske om å følge regler og bestemmelser. Noen er dessverre ikke så nøye i trafikken med hastigheten, tar sjanser og lar det «skure og gå», og er dårlige eksempler for hverandre. Vi burde i større grad være gode eksempler for hverandre i trafikken som ellers.

Egentlig er det litt underlig at det tross alt ikke skjer mer. Trafikanter er en meget uensartet gruppe enkeltindivider hvor evner, erfaring og alder varierer sterkt. Disse skal fungere i tillit til hverandre under stor hastighet og med stor kraft og tyngde. Her teller hensynet til hverandre, samspillet, forståelsen for at vi ikke er like dyktige, like påpasselige og heller ikke like hensynsfulle.

Når jeg bruker så mye plass på dette, er det fordi arbeidet med trafikken og trafiksikkerheten i

årene fremover blir stadig viktigere for oss – i samarbeid med bl.a. politiet. vi har i 1986 etablert to samarbeidsgrupper:

1. Politimesterne og vegsjefen som skal vurdere de mer langsiktige linjer i trafiksikkerhetsarbeidet.
2. Politiets trafikkjenestemenn samt en representant for biltilsynet, vedlikeholdet og planavdelingens trafikkseksjonen. Denne gruppens oppgave er å bruke data, kunnskaper og erfaring for å foreslå tiltak som kan redusere ulykkene.

Mye av arbeidet fra disse gruppene vil selsagt tilflyte FTU som det koordinerende organ for trafiksikkerhetsarbeidet. Det er også via FTU at vi nå etter hvert vil gå sterkere ut til andre, bl.a. til kommunene. Dette er i tråd med trafiksikkerhetsmeldingen som nylig ble lagt frem. Meldingen er en utfordring først og fremst til Vegvesenet som koordinator av det praktiske trafiksikkerhetsarbeidet. Meldingen bærer også bud om en viss ressurstilgang, om enn beskjeden. Uansett er det vår oppgave så langt mulig å følge den opp.

Vår andre store utfordring i årene fremover er ny E-18. Vi åpnet parsellen Tassebekk – Klinestad den 14. oktober med brask og bram og store forventninger. Noen er blitt skuffet. Vegen er for smal, og forbikjøringsmulighetene for dårlig. Dette er det skrevet nærmere om et annet sted i vår avis. Kritikken rammer oss, fordi vi så gjerne skulle ha gjort det bedre. Spørsmålet er jo også om samfunnet er tjent med at vi, av hensyn til økonomien og andre forhold, kniper så mye inn på standarden at vegen ikke på en god nok måte innfrir trafikantenes forventninger. Vi må også være selvkritiske og spørre om vi burde stå fastere på våre faglige krav, og om vi for de

Forts. neste side —



Mange tragiske og unødvendige trafikulykker har preget 1986. Gjør vi nok for å begrense dette alvorlige samfunnsproblemet?

samme midler tross alt kunne ha fått en bedre løsning. Vi må jobbe videre med dette og ta signalene, enten de kommer utenfra eller innenfra, som konstruktive bidrag til å gjøre en enda bedre jobb.

En ting er sikkert, at med den trafikkutviklingen vi har hatt og vil få, er det bare en 4-felts motorveg gjennom hele Vestfold som duger. Det er et klart og greit mål. Rammen for revisjon av NVP 1990-93 og 1994-97 gir oss små muligheter til å nå målet før langt inn i neste århundre, og det for seint.

Gjennom systematisk og målbevisst arbeid har planavdelingen klart å få frem nødvendige traseavklaringer. Nå er det kapital som er mangelvare. Det blir derfor litt av en oppgave i årene fremover å skaffe de nødvendige midler. Det er gledelig at fylkestinget nå tar saken opp.

Som etat skal vi løse mange oppgaver, enten de er store eller små. I større grad må vi kunne tilpasse oss de krav samfunnet og trafikantene stiller. Vi er på god veg. La meg nevne:

- Vi installerte i februar vårt nye EDB-anlegg og har gjennomført et betydelig opplærings- og treningsprogram som fortsetter i 1987. EDB-anlegget har allerede fått en betydelig utnyttelse, takket være entusiastisk innsats, i første rekke fra driftsgruppen.
- 1986 har vært det mest aktive kursår i vår historie.
- Vedlikeholdet har gjennomført et betydelig OU-arbeid og blir mer og mer trafikk- og publikumsrettet.
- I anlegget blir egenregikalkyle sannsynligvis prøvd på Hesby bru. Egenregikalkyle er måten vi på «like fot» kan konkurrere med entreprenørene.

For øvrig har hele vår virksomhet i 1986 vært preget av stor aktivitet og sterkt arbeidspress. Det er gjort og gjøres en fin innsats for å yde publikum best mulig service. I biltilsynet har endelig presset flatet noe ut. Dessverre har nok innsatsen i noen grad gått utover

arbeidet på kjøretøy og trafikk-siden. Vi håper imidlertid at vi via trafikksikkerhetsmeldingen, får noe mer ressurser til dette arbeid.

En stor skuffelse var det at vi på 1987-budsjettet ikke fikk midler til ny biltilsynsstasjon i Tønsberg. Vi arbeider imidlertid med saken og håper fortsatt på innflytting i 1988.

Med så stor aktivitet og kontaktflate utad, er informasjonen både innad og utad viktig. Vi kan fortsatt utvikle informasjonsarbeidet bedre for å få det mer målrettet. Det gjelder ikke minst informasjonen om våre oppgaver og mål i forhold til publikum og politikere.

Til slutt vil jeg takke alle for engasjement og innsats i 1986.

God jul og godt nytt år.

Med hilsen

Johan Lepperød

KORTERE ARBEIDSTID FRA 1. JANUAR 1987

Av **Andreas Setsaa**

Under tarifforhandlingene våren 1986 ble det oppnådd enighet mellom partene om at den ordinære ukentlige arbeidstid skal settes ned fra 40 timer til 37,5 timer med spisepause i tillegg. I Statens vegvesen Vestfold vil dette berøre vegarbeidere, inspektører i biltilsynet samt oppsynsmenn.

Denne arbeidstidsreduksjonen skjer ved at alle måneds- og årslønninger beholdes uforandret, mens alle timelønninger, kronetillegg, øretillegg og akkordavsavn skal forhøyes med bestemte fastsatte prosentsatser.

I skrivende stund fører Vegdirektoratet forhandlinger med de berørte organisasjoner for å trekke opp hovedretningslinjer for arbeidstidsforkortelsen.

Vi har fra vår side gitt uttrykk for at hovedregelen bør være lik arbeidstid i vegarbeidsdriften. Vi regner imidlertid med å oppta lokale forhandlinger med de berørte organisasjoner på fritt grunnlag, dersom den sentrale forhandlingsprotokoll innbyr til dette.

I Vestfold har vi en forhandlingsprotokoll fra 12.10.76 som regulerer arbeidstid og spisepauser i utedriften: «Arbeidstid fra kl. 07.00 til kl. 15.30. Spisepause fra kl. 11.00 til kl. 11.30. Eventuell annen spising må foregå i en vanlig 5 minutters pause».

Som grunnlag for arbeidstidsnedsettelsen avtalte NAF og LO endel forutsetninger. Disse forutsetninger gjelder også for den offentlige sektor. Protokollen slår fast at det er av avgjørende betydning at en sikrer en effektiv og rasjonell utnyttelse av arbeidstiden. Tillitsvalgte forplikter seg til å

medvirke til dette. Det skal foretas en gjennomgang av pauser, vaske-tider m.v. Hvis det etter partenes mening ikke er grunn til å opprettholde ordningene, forholdes det på vanlig tariffmessig måte.

Etter ledelsens skjønn vil redusert daglig arbeidstid ta bort grunnlaget for mer enn ett måltid i løpet av arbeidsdagen. Dette spørsmålet vil derfor bli tatt opp med de lokale organisasjonene. Skal forutsetningene for arbeidstidsreduksjonen kunne overholdes, er det av avgjørende betydning at tapstidene i produksjonen

reduseres. Dette betyr at det nødvendige behov for hvile forsøkes lagt slik at driftskjeden forstyrres i minst mulig grad. Videre må forholdene legges slik til rette at produksjonen kan starte raskt og effektivt om morgenen og avsluttes uten unødvendig seremoni ved arbeidstidens slutt.

Jeg vil ikke gå nærmere inn på de praktiske detaljer her, men bare vise til at byggemøter og lagsmøter vil ta dette opp til drøfting når de sentrale og eventuelt lokale avtaler er inngått mellom partene.



Fra 1. januar 1987 skal arbeidstiden i driften ned til 37,5 t. pr. uke. Det er et resultat av vårens tarifforhandlinger.

Ny E 18

VEGÅPNING OG FOLKEFEST

Reportasje Jan Haugerød



14. oktober 1986 blir stående som en merkedag for E 18-utbyggingen gjennom Vestfold. Da ble parsellen Klinestad—Tassebekk i Sandefjord åpnet av samferdselsminister Kjell Borgen. Åpningen markerte starten på en kontinuerlig og gigantisk utbygging av E 18 gjennom fylket til mellom 1,5 og 2 milliarder kroner framover mot år 2000.

Den nye parsellen er 6 km lang og har kostet ca. 80 mill. kroner. Vegen er bygd som motor B-veg med ett kjørefelt i hver retning. Vegdirektør Eskild Jensen sa under åpningsseremonien at den nye vegen ikke er noe ferdig produkt, men bare et «halvfabrikat» på veien mot en fullt utbygd E 18 gjennom Vestfold. Målet er en 4-felts motorveg gjennom hele fylket.

Vegsjef Johan Lepperød har planene klare for den videre utbygging av E 18 gjennom fylket.

For å minne de overordnede myndigheter om den framtidige utbyggingen hadde han fått laget en plakett hvor det klart går fram når de forskjellige parsellene skal stå ferdig. Ett eksemplar av denne overrakte han vegdirektøren og den andre fikk samferdselsministeren. Her går det fram at gjennom Sem skal vegen være ferdig i 1989/90, gjennom Stokke 1992/93 og parsellen i nordre Vestfold fra Eik i Buskerud til Snekkestad skal åpnes 13. oktober 1995!

Kniven som ble brukt til åpningen beholdt vegsjefen som pant. Den skal brukes ved samtlige E 18-åpninger fram til utbyggingen gjennom fylket er ferdig.

Vegåpningen ble også en folkefest for beboerne langs den gamle E 18 på Fevang. Endelig skulle de få slippe den plagsomme trafikken forbi husveggen. Fevangfolket troppet opp til åpningsseremonien med norske flagg og plakater hvor det sto: «Bygdefolket takker for ny

Det var samferdselsminister Kjell Borgen som fikk æren av å klippe over båndet og erklære den nye vegen for offisielt åpnet. Her er han flankert av vegdirektør Eskild Jensen og vegsjef Johan Lepperød.

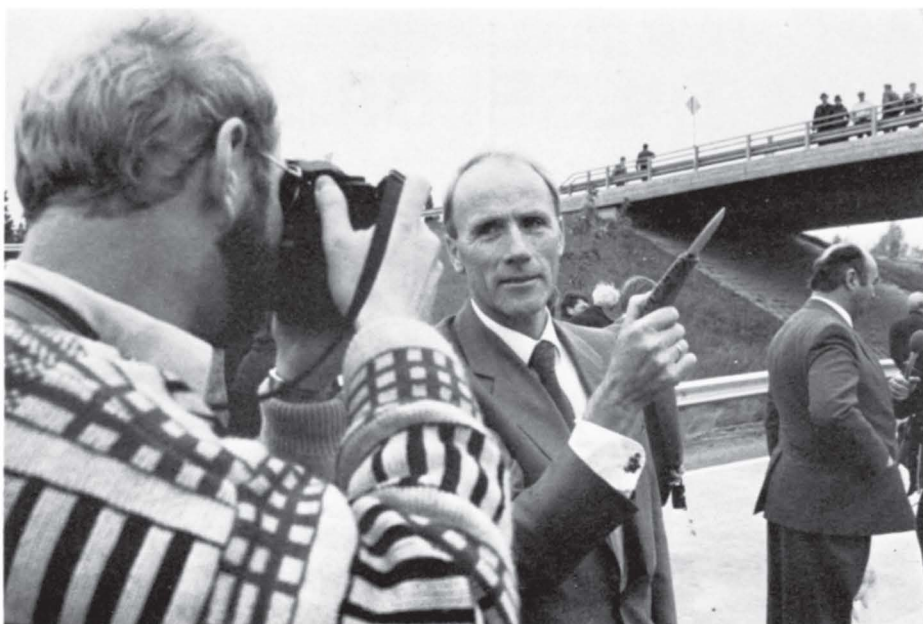
vei og tryggere miljø». Langs den gamle vegen var det satt ut norske flagg og vegåpningen ble feiret med kaffe og bløtkake i hagen utover hele ettermiddagen. Det mest originale innslaget sto maskineier Tore Berg for. Han kjørte rundt med hjullaster og serverte bløtkake og kaffe fra skuffen på hjullasteren.

Fra planmangel til kapitalmangel

Vegvesenet kjemper en innbitt kamp mot trafikkutviklingen. En tofelts veg av motorvegstandard gjennom fylket vil ikke løse trafikkproblemene som Vestfold står over



På vegne av barna på Fevang skole overrakte Anne Beathe Kirkhus blomster til samferdselsministeren. Hun takket for den nye vegen og for at barna på skolen nå kan ferdes trygt på den gamle vegen.



Fotograf Øivind Skar fra Tønsbergs Blad sikrer seg et bilde av vegsjefen med kniven som skal brukes ved alle vegåpninger fram til E 18 er ferdig utbygd gjennom Vestfold.



Vegvesenet i Akershus hadde lånt ut vegvesenets egen veteranlastebil for å sette glans over arrangementet. Her med vegdirektøren på støtfangeren og journalist Martin Nilsen fra Tønsbergs Blad i ivrig intervju med sjåfør Kleven fra Akershus.



Vegsjefen overrakte vegdirektøren og samferdselsministeren en plakett som skulle minne dem på hvilke planer vegvesenet i Vestfold har for den framtidige utbyggingen av E 18 gjennom fylket.

Det er snart vinter:

GODE RÅD FOR DIESELBILER I EN KALD ÅRSTID

Av Ove Jensen

Vi er kommet inn i den kalde årstid og kvikksølvvet kan passere 20 grader C og nedover. Kulde er den verste fiende for maskiner og rullende materiell.

Hvordan unngår vi vinterproblemer?

Sørges det for jevnlig vedlikehold, bør vi iallfall slippe de største problemene.

Batteriet er viktig

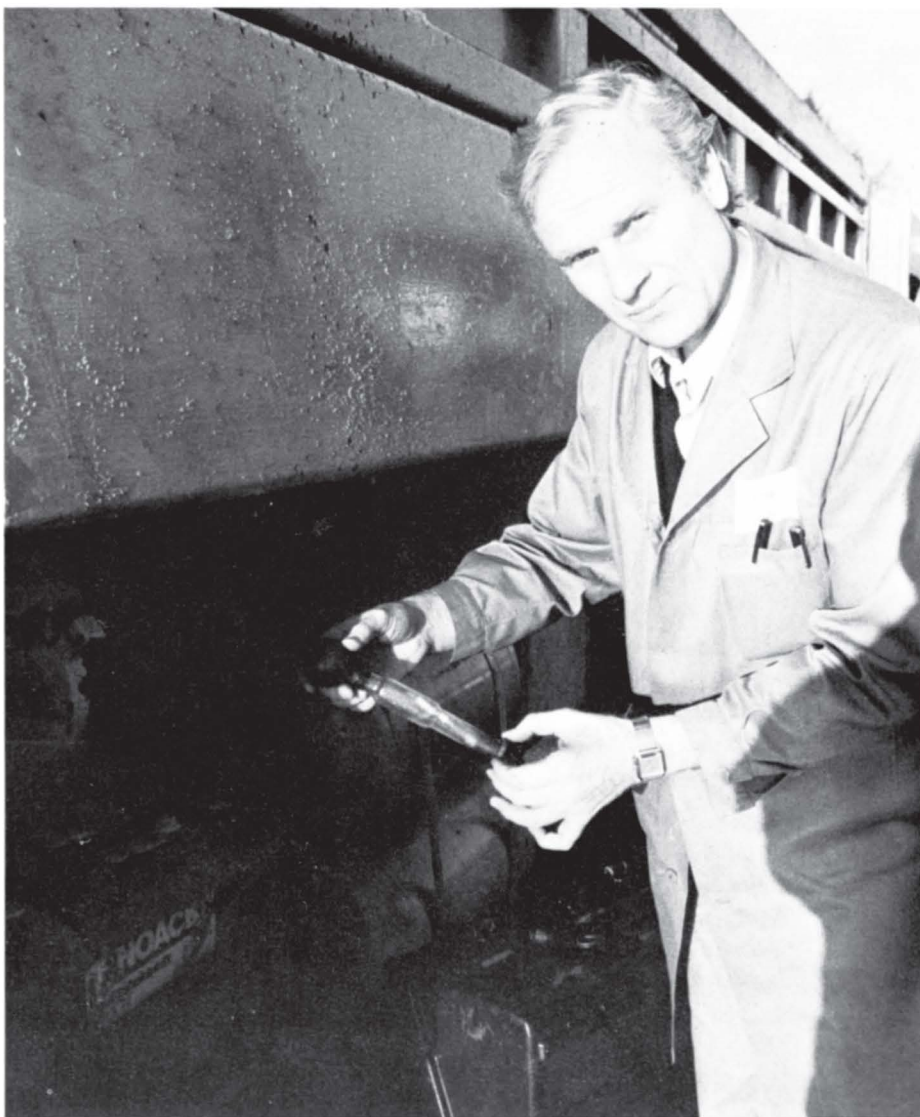
Mange tror batteriet varer evig. Et lastebilbatteri holder som regel ikke mer enn 3—4 år og mindre hvis ikke det etterfylles med syre/vann etter behov og at det rengjøres på polene en gang i blant. Når man allikevel vasker bilen kan dekslet over batteriene tas av og batteriet kan spyles. Batterihygiene er viktig og noe de fleste bør ta alvorlig. For å unngå startproblemer — sjekk batteriets syrevekt og evne til å ta lading og at dynamoremme er stram.

Dieselsystemet

Frost i dieselanlegget skyldes vanligvis kondens (vann). Dieselsystemet kan også tette seg til på grunn av voks, det vil si på grunn av for lite parafinsetting i dieselen vinterstid.

For å unngå problemet med kondens, må tanken tappes litt av på høsten for å se om det kommer noe vann. Dessuten må dieselfilterne skiftes før vinteren. Overdreven bruk av kondensvæske frarådes på det sterkeste. Dette skader dieselanlegget. Biler som må kjøres ut og inn av varme garasjer lager mye kondens og rust. Skulle bilen stoppe på grunn av frysing i dieselanlegget, har jeg følgende råd:

— Bytt filter, drener eventuell kondenssamlar, fyll på dieselskydd



Det er viktig å passe på at det er nok syre på batteriet vinterstid, sier Ove Jensen på vegsentralen.

og bruk håndpumpen til å fjerne luft i dieselsystemet. Her er det en fordel at man på forhånd har satt seg inn i hvordan lufting av dieselsystemet skjer.

Sommerdiesel og vinterdiesel

Selskapene som leverer diesel passer gjerne alltid på å levere den rette dieseltypen. Sommerdiesel tåler som regel $\div 12$ grader C, mens vinterdieselen varierer fra $\div 25$ til ca. $\div 32$ grader C, avhengig

av hvor i landet den leveres. For å oppnå en diesel som tåler lavere temperaturer enn $\div 25$ grader C, blandes 70% av den ordinære vinterdiesel med 30% parafin. Dermed tåler drivstoffet $\div 32$ grader C. Ifjor under den harde kuldeperioden undersøkte jeg med Esso på Slagen. Der kunne de fortelle at de måtte øke parafininnholdet. Årsaken var at flere dieselvogner hadde stoppet på grunn av voks i dieselfilteret.



Vinterdiesel er viktig i den kalde årstiden, men vær forsiktig med bruk av kondensfjerner. Den kan skade dieselanlegget.

En trang fødsel for vegmuseet

Av Geir Paulsrud, leder av Norsk vegmuseum

Norsk vegmuseum får en trang fødsel. Statsbudsjettet for 1987 er skåret ned og av de tiltak som er rammet er vegmuseet. Ingen penger er bevilget for framdriften av dette prosjektet. Dette er svært bekymringsfullt idet vegmuseet nå har avvirket arkitektkonkurransen og begynner å få konkretisert planene for hvordan museumstomta skal utnyttes.

Med de framdriftsplaner som foreligger hadde vi i 1986 og 1987 planer om å få gjenreist de antikvariske bygningene Engerodden skysstasjon, Lysaker gjestgiveri og Gosen vegvokterbolig. Vi hadde også tenkt å gjenreise et par gamle bruer og få begynt å opparbeide det interne vegnettet. Samtidig ønsket vi å planlegge

museumsbygningen samt gjøre noe grunnarbeid for å få en god start på denne i 1988. Med dette opplegget ville en ha gode muligheter for å kunne åpne et helhetlig anlegg på Hunderfossen i 1990.

Framdriftsplanene ser nå ut til å måtte forskyves framover i tid. Det er slik med Norsk vegmuseum som med mye annet, for å få god utnyttelse av midler og ressurser bør vi ha en naturlig kontinuitet i utbyggingen, og i en begynnerfase helst ha en akselererende aktivitet.

Etterat Norsk vegmuseum ble besluttet opprettet i 1894 og en i 1984 fikk ansatt museumsleder og gikk i gang med å planlegge museet med en klar oppfølging i 1986, føles det noe inkonsekvent at departementet nå med ett låser hele prosjektet.

Kjører du for eksempel fra Vestfold til Trondheim over Røros, og det er meldt streng kulde, bør du altså sørge for ekstra tilsetning av parafin på tanken. Problemet oppstår som regel over natten etterat bilen har stått stille og kuldegradene har øket betraktelig.

Luftbrensene fryser

Biler med spritanlegg kontrolleres og etterfylles daglig. Lufttanker med manuelle kraner tømmes for kondens daglig. På biler med automatiske lufttørkeanlegg kontrolleres dreneringsventilens funksjon fra tid til annen. Kommer det mye vann kan det indikere at varmeelementet ikke virker, eventuelt at innmaten i lufttørkeren må skiftes ut. Slike anlegg inneholder et kondensabsorberende middel som skal byttes ut ved bestemte intervaller.

Bruk ikke åpen ild

Bruk ikke åpen ild for å tine opp brensene. Jeg har sett altfor mange smeltede plastrør. Bruk hårtørre og hvis ikke strøm til denne finnes i nærheten, brukes kluter med varmt vann.

Skift termostat

Mange dekker til radiatoren om vinteren. Det kan fort medføre overoppheting med følgende motorhavari.

Altså: Skift termostat dersom det er problemer med å oppnå riktig arbeidstemperatur i motoren.

**VINTERMØRKET
ER FARLIG**

BRUK

REFLEKS!

Hvilket yrke skal jeg velge?

Av Jan Haugerød

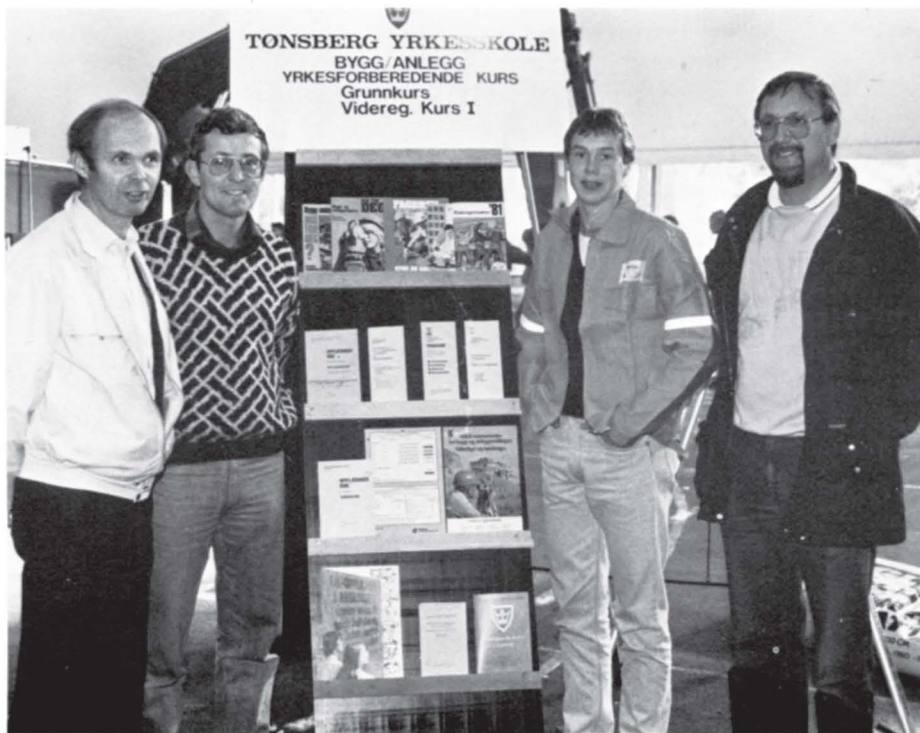
Hvilket yrke skal jeg velge? Det er et spørsmål som alle unge en gang er nødt til å ta et standpunkt til. Det har voksenopplæringsnemnda i Vestfold tatt konsekvensene av. Sammen med yrkesskoler og næringsliv mønstret de i høst til et stort informasjonsopplegg i messehallen i Tønsberg. Han som fikk være med å representere vegvesenet var André Revå, en av våre lærlinger.

Erik Roberg i yrkesopplæringsnemnda sier til Vestfolder'n at de gjennom dette tiltaket vil gi alle 9. klassinger i fylket informasjon om yrkesvalg og fagopplæring innenfor områdene håndverk og industri. Det gis også informasjon om på hvilke områder det er mangel på fagfolk, og lønns- og arbeidsforhold blir også tatt opp.

Bakgrunnen for denne storstilte mønstringen, sier Roberg, er at det i år har vært stor svikt i inntakene til yrkesfaglig opplæring ved yrkeskolene. Vi vil nå forsøke å gi en bred informasjon til ungdommen i god tid før de i februar—mars neste år må velge hvilken videreopplæring de vil velge.

Oppsynsmann Tor Odd Ringseth som er ansvarlig for vegvesenets lærlinger, synes det er viktig at også vi som offentlig etat får være med på et slikt opplegg. Vi er kommet godt i gang med en lærlingeordning, og det vil gi oss godt kvalifiserte folk til å ta over driften etter hvert som våre rutinerne folk går av med pensjon.

Det kan bli aktuelt med et tilsvarende opplegg også neste år. Da kan vi utarbeide en egen stand som gir nærmere informasjon om hva vegvesenet står for.



André Revå og Tor Odd Ringseth (til høyre på bildet) her sammen med Erik Roberg fra yrkesopplæringsnemnda og Kjell Kristiansen fra Tønsberg yrkesskole ved standen i messehallen.

Ordet fritt

TRAFIKKSikkerhet i Fokus, Men for hvor lenge?

Vi er snart ferdig med det første året i en samlet langtidsplan for trafikksikkerhetsinformasjon. Utforkjøringsulykkene var den ulykestypen som informasjonen skulle rettes mot i år. Her i Vestfold har ansatte både ved vegkontoret og i biltilsynet strukket seg svært langt for å få gjennomført de tiltak som Vegdirektoratet har lagt opp til. Det har gått med både helger og netter, og dette har kommet på toppen av en allerede fra før anstrengt arbeidssituasjon. Denne gangen har vi greid å holde et høyt aktivitetsnivå, men det vi har gjort på dette feltet i år må vi kalle for et skippertak.

Det er kanskje for lett å trekke den konklusjon at vi er et offer for en politikk fra høyere hold som går på at greier du den så greier du også den. På toppen av det hele

spøker bemanningsreduksjonen i bakgrunnen. Det kan se ut som om det ikke skal bli lett å være offentlig ansatt når vi ser det ut fra de arbeidsoppgavene som det ventes at vi skal gjennomføre.

Det er klart at det ligger en politisk gevinst i å spytte inn penger til økt arbeid for trafikksikkerheten, men denne medaljen har en bakside som ikke kommer fram til offentligheten. Dette arbeidet skal gjennomføres på toppen av det daglige arbeidet som alle forventer skal bli utført på samme måte som tidligere.

Jeg tror at vi nå har spent strengen så hardt at det er like før den brister. Den som tar dette problemet opp i sin fulle bredde og tør å gjøre noe for å løse det, tror jeg vil få bred støtte.

Jan Haugerød.

Vinterberedskapen i Vestfold 1986/87 for egne mannskaper og biler

Av Svein Dukefos

Vinterberedskapen omfatter hjemmeberedskap — hvilende vakt- og salt- og beredskapsvakt som er en aktiv vakt.

Hjemmeberedskapen omfatter 3 mann + 1 bil i område 01 og 4 mann + 2 biler i område 02 og 03. Henholdsvis har 1 og 2 mann i hvert område beredskap for 1 uke av gangen. Hjemmeberedskapen startet 10. oktober d.å. og avsluttes 16. april 1987. Hjemmeberedskapen omfatter lastebilsjåfører.

Første og siste del — ca. 1 måned — har en såkalt myk oppstarting og avslutning, dvs. at det er 1 sjåfør + 1 fra oppsynet i hvert område som har beredskap. Beredskapen i denne perioden består av patruljering av vegnettet med saltbil for eventuell flekkstrøing av glatte partier før vinteren setter inn for alvor med snøvær m.v.

9. november startet salt- og beredskapsvakten med sin tjeneste som varer fram til 29. mars 1987.

Salt- og beredskapsvakten 1 i hvert område, er tilstede på vegstasjonene i tiden utenom ordinær arbeidstid gjennom hele uken, såfremt han ikke er ute i andre tjenesteoppdrag.

Ved fravær fra vegstasjonen skal automatisk telefonsvarer være innkoblet og gi beskjed om hvilke telefonnummer vakten kan nåes på. Hvert område har 1 mobiltelefon som vakten skal ha med seg, slik at de i hele

vaktperioden er tilgjengelig for samtaler og eventuelle beskjeder.

Vaktene har fra søndag kveld til fredag kveld 8 timers skift, og fra fredag kveld til søndag kveld 12 timers skift. Dette vil gi et timegjennomsnitt på 37,5 timer pr. 4 ukers turnus.

For vakttjenesten er det utarbeidet en innstruks som angir vaktens myndighet, oppgaver og plikter, og som bl.a. sier «Vakttjenesten skal utføres på en slik måte at det gir en trygg og sikker trafikkavvikling i forhold til disponible ressurser og forholdsforhold».

Vaktens hovedoppgaver



Vegvesenets mannskaper er klare til å ta imot snøen.

utenom å føre vaktprotokoll og sende værrapporter til vegmeldingstjenesten ved Kjellerbru, er å kjøre brøytebil med saltkurv, rydde foran skilt og rette opp nedkjørte og skadede viktige skilt.

Om nødvendig skal vakten så langt som mulig også betjene motorveghøvel og hjullaster når forholdene gjør det nødvendig, og når utrykningen ikke er av slikt omfang at utpurring av andre mannskaper er nødvendig.

Ved behov skal vakten purre den som har hjemmeberedskap, og ved innkomne klager vil han også purre private kontraktører som av en eller annen grunn ikke har kommet seg i gang med brøyting i sin rute, for ved snøfall om natten som overstiger utløsende standard skal vegene være gjennombrøytet (tur/retur) til kl. 06.00. Vakten skal påse at også egne roter er gjennombrøytet til da.

MASKINAVDELINGEN PÅ TUR

Kl. 06.15 fredag 26. sept. rulla en buss med trøtte, men forventningsfulle vegfolk ut fra vegsentralen med kurs for Gøteborg.

Endelig skulle vi få realisert vårt mangeårige ønske om å få tatt fabrikkene som lager lastebilene våre i nærmere øyesyn. Samtidig var turen ment å være en markering av at det er 25 år siden maskinavdelingen etablerte seg på Ås.

En sjøloppnevnt turkomité på vegsentralen hadde «satt sakene i bevegelse». Vår Volvo-leverandør, A/s Bilservice, Sandefjord, hadde gitt verdifull bistand under

planlegginga, og stilte også opp med sjåfør og to «reiseledere».

Vi hadde et tett program foran oss som ble effektivt og greit avvikla:

Busstur non stop til Gøteborg.
Lunch på Volvos anlegg på Torslanda.

Omvisning i monteringsfabrikken for lastebiler.

Orientering om Volvo-konsernet med film og lysbilder.

Omvisning i personbilfabrikken.

Vi ble profesjonelt guidet gjennom produksjonslinjene som passasjerer på små tog som snodde

seg gjennom fabrikkene. Lastebil-fabrikken var en monteringsfabrikk hvor man satte sammen allerede produserte komponenter til ferdige biler. Denne utmerket seg ved ekstremt lavt støynivå og totalt sett meget godt arbeidsmiljø.

I personbilfabrikken derimot kunne vi følge produksjonen fra tynnplaterullen og fram til fiks ferdige biler. Høyt utvikla datastyring, avanserte produksjonsroboter, men et noe tøffere arbeidsmiljø er inntrykk som sitter igjen etter besøket her.

Kvelden ble benyttet til restaurantbesøk, og etter ei natt i Hotel Skandinavias gode senger hadde vi formiddagen til fri disposisjon før vi vendte nesa hjemover.

Og det var en trøtt og svært fornøyd gjeng som ankom vegsentralen ved 19-tida lørdag kveld.



En fornøyd gjeng samlet utenfor «Kung Rane», på veg hjem etter å ha gjort «svensker av seg».

OMORGANISERING I VEDLIKEHOLDET

Av Nils I. Skjevik

Bruvedlikeholdet har de siste årene blitt drevet av anleggsavdelingen. Arbeidene har vært utført av en egen gruppe arbeidere på 2—4 mann under ledelse av oppsynsmann G. Stien og styrt fra vegkontoret av A. E. Dahl. Dette ble en naturlig løsning i forbindelse med at brukompetansen ved vegkontoret ble samlet på anleggsavdelingen.

I forbindelse med organisasjonsarbeid ved anleggs- og vedlike-

holdsavdelingen har saken vært diskutert. Det er nå enighet om at det vil være riktig å ha en funksjonsdeling av bruoppgavene: Dvs. at

- Planavdelingen planlegger
- Anleggsavdelingen bygger
- Vedlikeholdsavdelingen har ansvar for vedlikeholdet samt bruregister.

Større vedlikeholdsoppgaver vurderes nærmere i hvert enkelt tilfelle

— anleggs- eller vedlikeholdsavdelingen skal utføre.

Ansvarsfordelingen vil bli som beskrevet fra 1. desember 1986, men anleggsavdelingen vil utføre endel avtalte vedlikeholdsoppgaver fram til 1. september 1987. Senere vil større bruvedlikeholdsoppgaver som anleggsavdelingen skal utføre bli innpasset i driftsprogrammet på vanlig måte.

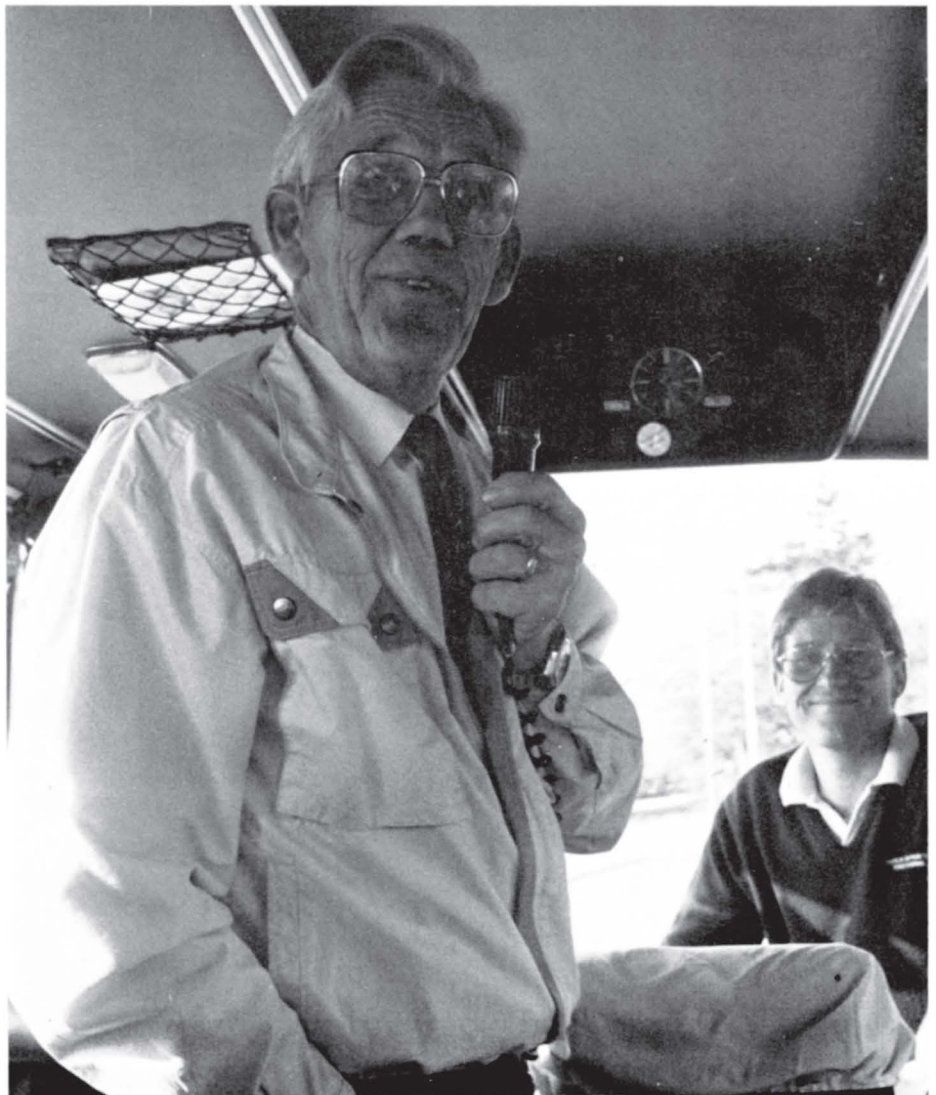
I vedlikeholdsavdelingen er det startet litt opplæring av tjenestemenn som vil få arbeide med bruvedlikeholdet.

Arbeider som krever spesiell kompetanse vil det være aktuelt å sette bort på anbud, som også har vært praktisert til nå.

Nevnes bør også at det er reist kritikk mot vegsentralen for at ikke reserveførere og faste førere som tilhører andre avd. ble bedt med. Denne gruppa utgjør ca. 35 mann, og både hensynet til drifta og reint arrangementtekniske hensyn gjorde dette vanskelig. Men, en oppfordring til andre avdelingsledere: Gak hen og gjør likesaa! En slik tur gir både faglig utbytte og er med på å sveise avdelingen sammen!

Vi retter en takk for turen både til initiativtakere, A/s Bilservice og Volvo.

Hårek.



— og en like fornøyd avtroppende maskinleder full av lovord om «guttas» opptreden i det store utland. I bakgrunn salgssjef Tore Skodvin, A/s Bilservice.

TRAFIKKSikkerHETSsaksjoner PÅ LøPENDE BÅND

Av Jan Haugerød

Sommeren og høsten har vært en aktiv periode for trafikksikkerhetsaksjoner av forskjellige slag. Vi har deltatt på messer, trafikksikkerhetsdager og ikke minst tatt i bruk nye virkemidler som musikkvideo og popmusikk i et forsøk på å nå fram til de unge med trafikksikkerhetsinformasjon.

Trafikksikkerhetsdagen i Horten 30. august var det største enkeltarrangementet i sommer. Her deltok vegvesenet og biltilsynet sammen med bl.a. politiet, brannvesenet, Trygg Trafikk, redningstjenesten og dekkbransjen. Vi hadde med vår utstilling om utforkjøringsulykkene, delte ut brosjyrer og reflekser og lot publikum forsøke seg på en bråstopp fra en hastighet på 10 km/t.

Det store trekkplasteret denne dagen var slippet av en bil fra 10 meters høyde med etterfølgende redningsøvelse, hvor både brannvesenet og luftambulansen demonstrerte noe av utstyret sitt.

Til tross for øsende regnvær hele uka forut for lørdagen og andre avlyste arrangementer på østlandsområdet, tok arrangørene sjansen på å kjøre arrangementet som annonsert. Heldigvis får vi si, for været på lørdagen ble helt fint, og da sviktet heller ikke publikum.

Denne lørdagen var det flere tusen mennesker tilstede på Horten torg. Mange gikk nok hjem med nye tanker om trafikksikkerhet generelt, og ikke minst sin egen sikkerhet i trafikken etter å ha overvært demonstrasjonene og studert nærmere de bilvrakene som var stilt ut. Det var tre av bilene fra de alvorligste trafikkulykkene i distriktet tidligere på sommeren.



Brannvesenet og luftambulansen sto for en realistisk redningsøvelse under trafikkdagen på Horten torg lørdag 30. august.



Det var ikke noe vakkert syn som møtte publikum på Horten torg. Her var tre bilvrak satt opp til skrekk og advarsel.



Popmusikk mot trafikkulykker var godt stoff for nærradioene. Her blir Erik Krane intervjuet av en av Tønsbergs nærradiostasjoner under aksjonen på fredags kvelden.

i høst har også trafikksikkerhetsarbeidet tatt nye veier. Da ble musikkvideoer og popmusikk tatt i bruk i et forsøk på å nå fram til ungdommen med trafikksikkerhetsinformasjon. Bakgrunnen for prosjektet var de mange alvorlige helgeulykkene som særlig de unge er innblandet i. Tanken denne gangen var å gå ut til de unge gjennom deres eget miljø, og gi informasjon den veien. Tiltaket var satt i gang av Vegdirektoratet og Statens informasjonstjeneste. Det var også et nært samarbeid med NRK som samtidig fokuserte på trafikkulykker og ungdom i flere programmer både i radio og TV.

Det var helgen 26.—28. september hvor aksjonen skulle settes ut i livet med en storstilet utdeling av musikkassetter til ungdommen på veg hjem fra diskoteker og dansesteder. Samtidig skulle diskotekene kjøre den gamle Rolling Stones-melodien «Let's spend the night together» som siste dans, og disk-jockeyen skulle oppfordre ungdommen til å kjøre pent på veien hjem.

Her i Vestfold gjorde vi en stor innsats i forbindelse med dette prosjektet. Vi samarbeidet nært med discobransjen og trakk dem med på en pressekonferanse hvor vi redegjorde for aksjonen. Dette ble godt mottatt både av pressen og nærradioene, og vi fikk stor avis og radiodekning før selve aksjonshelgen.

Både natt til lørdag og natt til søndag den siste helgen i september var biltilsynets folk ute over hele fylket. Musikkassetten «Let's spend the night together» var allerede godt kjent blant de unge gjennom omtale i aviser og radio,

og over 3000 kassetter ble delt ut på kort tid.

Aksjonen hadde åpenbart en virkning på det nattlige kjøremønstret, men det er vanskelig å si noe eksakt om hvor langvarige virkninger slike aksjoner har.

Det som var spesielt moro i forbindelse med denne saken, var at biltilsynet fikk ukens fat for et nytt og interessant utspill i trafikksikkerhetsarbeidet. «Biltilsynets folk var for en gangs skyld på veien uten å ta i bruk den moralske pekefingeren. Vi synes dette tiltaket fortjener Ukens fat», ble det sagt i avisa under vignetten Ukens navn.



Biltilsynets folk gjorde en stor innsats siste helgen i september. Her er det John Christensen fra biltilsynet i Horten som deler ut kassett til en ung mann som er på veg hjem på fredags natten.

NYTT HJELPEMIDDEL VED GRAVING AV DYPE GRØFTER

Av Karsten Gjersøe

Ved anleggsarbeidet på nye E 18 ved Jarlsberg Værtshus måtte det graves dype grøfter og grunnforholdene var dårlige.

Anleggsledelsen vurderte forholdene og var sitt ansvar bevisst og leide inn avstivningsutstyr for å hindre at grøftesidene raste sammen.

Etter å ha brukt utstyret en stund var alle parter så fornøyd at det ble kjøpt inn.

Sikkerheten for dem som jobber i grøften er ivaretatt og fremdriften i arbeidet var vi også godt fornøyd med.

Når det gjelder regler for slikt arbeid, hadde vi tidligere en veiledning som var utgitt av Arbeidstilsynet. Fra 1. mars 1986 har vi fått forskrifter som gjelder dette arbeid.

For å bekjentgjøre disse forskriftene, ble det holdt to kurs i høst med varighet av to dager.

For at de som ikke var med på disse kursene også skal få informasjon om forskriftene, vil jeg kort komme inn på noen viktige punkter.

Forskriftene inneholder tolv paragrafer, så det er overkommelig å komme igjennom.

Paragraf tre forteller at vi må ha utarbeidet planer hvis vi skal grave grøfter/sjakter dypere enn 2,0 m.

Denne planen skal:

1. Vise lengdeprofil med beskrivelse av jordarter ned til 1,0 m under grøft/sjaktbunn når grøften ikke skal avstives.
2. Vise typisk tverrprofiler. Når avstivning er planlagt, skal dette vises på tegningen.
3. Vise plassering av gravemasser.
4. Innholde arbeidsinstruks som dekker alle arbeidsoperasjonene.

Vær oppmerksom på at vi må ta hensyn til den oppgravde massen når vi skal avgjøre hvor dyp grøften er. Vi må også ta hensyn til skråningens høyde hvis vi graver i bunnen av en skråningsfot.

Paragraf fem sier at grøfter og sjakter med loddrette sider og som

er dypere enn 2,0 m SKAL avstives, eller en kan sørge for annen form for personsikring.

Gravemassene skal plasseres slik at de ikke kan forårsake utrasing. Massene skal ikke legges nærmere grøftekanten enn at det er 1,0 m fri avstand mellom



Det er viktig å sikre de som arbeider nede i dype grøfter. Derfor ble det prøvd ut avstivningsutstyr. Utstyret ble så godt mottatt at det ble kjøpt inn.

En farlig villfarelse på mørke veier:

TRO IKKE AT DU BLIR SETT — UTEN REFLEKS

Barn og voksne som går langs mørke høstveier uten refleks sverver i en alvorlig villfarelse — en villfarelse som kan koste dem livet. **De tror at alle bilister ser dem.** De kan jo se frontlysene på bilen på mange hundre meters avstand.

Men sannheten er at bilisten ofte ikke ser noen langs veien. Han konsentrerer seg om andre ting: Bilister som kommer imot, de som kommer bak ham og gjerne vil forbi. Fotgjengeren er rett og slett taperen i dette spillet, og det gjelder også om det er gatelys på stedet. Gatelyset belyser bare deler av kjørebanelen, deler av veiskulderen. Utenom dette er det mørkt.

Det kommer så å si aldri inn folk på sykehus som har brukt refleks. Refleks er en billig livsforsikring.



massenes fyllingsfot og grøftekanten, sier paragraf 6.

Videre skal det alltid være minst en mulighet for å komme opp av en grøft som er dypere enn 1,0 m. Det tenkes her på hjelpemidler som stige e.l.

Disse forskrifter er hjemlet i arbeidsmiljøloven og overtredelse er straffbart etter denne lovs kap. XIV.

Hvis det er noen flere som ønsker å få disse forskrifter, så ta kontakt med vernelederen eller hovedverneombudet.

Skal noen grave dype grøfter, så undersøk om grøftekassene er ledige. Oppgravd masse blir adskillig mindre ved bruk av grøftkasser enn om vi graver grøften med skrå kanter.

MARTIN NORDKVELLE TAKKER FOR SEG

Alt har en ende — en slutt. Vi vil nok gjerne se at gode, trivelige livs- og arbeidsforhold skal fortsette og fortsette, men livet er nå engang ikke slik.

Når jeg nå har sluttet som leder av maskinavdelingen i Vestfold, melder det seg naturlig nok slike tanker. Men det må være tillatt å «mimre» litt, tenke tilbake på tiden som har passert.

Det er nå 39½ år siden min første arbeidsdag ved vegkontoret i Tønsberg, og det er uendelig mange minner som passerer revy i tankene mine i disse dager. Heldigvis er det stort sett bare gode minner. Det har nok også vært enkelte svarte og grå dager, men de blir mindre og mindre fremtredende med årene.

Det er mye det kunne skrives om i så måte, det er en bit av vegvesenets historie det også, men det får utstå til en annen gang.

Her og nå vil jeg bare få takke for meg. Takke for all forståelse og samarbeid jeg har følt opp gjennom årene i mitt arbeid som leder av maskinavdelingen. En hjertelig takk til alle jeg har hatt kontakt med i mitt arbeid på vegkontoret, vegsentralen og ute i driften.

Samtidig vil jeg ønske min etterfølger, Tore Kaurin, lykke til med sitt arbeid ved maskinavdelingen, og håper at avdelingen vil blomstre opp igjen med dette generasjonsskiftet i ledelsen.

Martin Nordkvelle

KATASTROFEØVELSE I HOLMESTRANDSTUNNELEN

Reportasje Marit W. Dahl

Torsdag 23. oktober gikk katastrofealarmen i Holmestrandstunnelen. Redningsmannskaper fra Holmestrand og Horten brannvesen, politi og ambulansetjeneste ble tilkalt. En alvorlig ulykke var skjedd inne i tunnelen, ialt 4 biler og 20 personer var involvert.

Det var et uhyggelig syn som møtte redningsmannskapene. Brannvesenet gikk straks i gang med å skumlegge områder med bensin- og oljelekkasje. Faren for eksplosjon måtte være over før katastrofeteamet fra Vestfold sentralsykehus og ambulansemannskapene kunne starte sitt arbeid. Det ble legens jobb å sortere og prioritere skadene. Tre var drept. Seks var meget alvorlig skadet, disse ble sendt til Horten sykehus for livreddende førstehjelp. De øvrige ble sendt til Tønsberg, Drammen og Sandefjord sykehus.

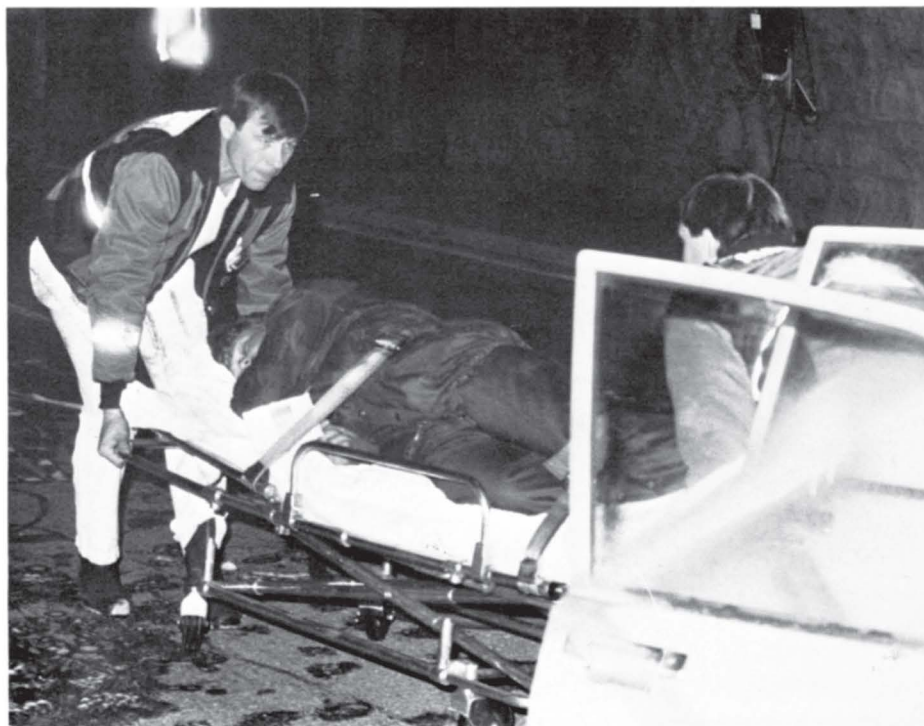


Øvelsen var svært realistisk, og det så uhyggelig ut.

Ganske nøyaktig en time tok det før siste ambulanse var på vei og tunnelen var ryddet for vrak. I et

virkelig tilfelle ville sannsynligvis redningsaksjonen foregått betydelig raskere, da det i en slik situasjon er mulig å mobilisere 8 ambulanser, mot i denne øvelsen 4 ambulanser. Hovedproblemet for redningsmannskapene i en virkelig ulykke vil være trafikkaos og vanskeligheter med å få tømt tunnelen for folk og biler.

De ulike etatene innen redningstjenesten var svært godt fornøyd med øvelsen, rutinene var godt innarbeidet og ingen store feil ble gjort. En meget lærerik og nyttig øvelse, kan også avd.ing. Svein Dukefos på vegkontoret si seg enig i. Ved vegkontoret har man vært svært opptatt av hvilke problemer som dukker opp ved en eventuell ulykke inne i tunnelen. En slik redningsøvelse avdekker eventuelle mangler og hindringer før det er for sent. Den største ulempen var brannvesenets sambandsut-



En hardt skadet føres bort og sendes i all hast til sykehus.



Stor aktivitet i Tverrslaget. Samarbeidet mellom de ulike redningsmannskaper fungerte meget bra.

styr. De har ikke samband med redningskanalen som brukes inne i tunnelen, og brannmannskapene måtte gå via politiets sambandsnett for å få kontakt med brannstasjonen. Andre ting man kunne bemerke var at man kunne tenke seg et nødaggregat i tunnelen, slik at nødtelefonene vil være i funksjon også ved en eventuell strømstans. Fysiske bommer syd og nord for tunnelen ble det også ytre ønske om.

BRANNVESENETS EGEN ØVELSE

Etter katastrofeøvelsen gjennomførte brannvesenet sin egen øvelse i Holmestrandstunnelen. Tanken var å få klarlagt hvordan røyk oppfører seg i tunnelen. Kluter med diesel ble tent på, og man ventet til man fikk en røykutvikling som ville være sannsynlig for en bil i brann. Det viste seg at med en begrenset brann vil det sannsynligvis være bedre ikke å bruke viftesystemet i tunnelen. Viftene fordelte røyken mye mer, mens når viftesystemet ikke var i gang steg røyken mot taket og drev sakte sydoover.

MELDING FRA PERSONALSEKSJONEN

Nordisk tjenestemannsutveksling — Stipend

Nordisk Ministerråd bevilger hvert år penger til tjenestemannsutveksling i Norden. Statstjenestemenn i Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige er med i utvekslingsordningen. De kan være tilsatt enten sentralt eller lokalt.

Med tjenestemannsutveksling forstås at en tjenestemann fra et nordisk land i utdanningsøyemed gjør tjeneste i et annet nordisk land. Utvekslingsordningen er enveis.

Formålet

med ordningen er å gi tjenestemenn i forvaltningen bedre kjennskap til administrasjon og lovgivning i de andre nordiske landene. Intern søknadsfrist 2. april 1987.

Stipend for tilsatte i statsforvaltningen

Stortinget bevilger hvert år penger til stipend for tilsatte i statsforvaltningen. Denne stipendordningen tar i første rekke sikte på saksbehandlere og kontorpersonell og tilsatte med liknende arbeidsområde i institusjoner/etater som ikke har egen ordning.

Formålet

er å gi tilsatte mulighet til studieopphold ved nordiske og utenlandske statsinstitusjoner og læresteder.

Intern søknadsfrist 3. febr. 1987.

De som er interesserte i nærmere opplysninger om stipendiene kan ta kontakt med Anne Hov på vegkontoret. Personaldirektoratets meldinger nr. 71 og 72 gir også endel tilleggsopplysninger.

Vestfold går foran:

STORT NORDISK SAMARBEIDSPROSJEKT VED SOLUM UTEKONTROLLSTASJON

Av Sigmund Riis

Trafikken på vegene øker mer enn noensinne. Tungrafikken øker med.

Det må stilles store krav til sjåfører og kjøretøyer i et trafikkmiljø som blir stadig mer hektisk og aggressivt.

Hvem har ikke opplevd den gufne følelsen ved å ha et gedigent vogntog helt oppe i koffertlokket i 80—90 km/t. Hva om jeg må bråbremse? Det er ikke sunt for helsen å få en 50-tonns gjenstand seilende inn over bakre støtfanger.

Saken er nemlig den at et gjennomsnittsvogntog/lastebil har en bremseevne som er **under halvparten** av det en vanlig personbil i bra stand har. Dette gjelder på bar vegbane. Kravene til bremseutstyret til tyngre kjøretøyer er nemlig ikke større. Av økonomiske hensyn dimensjonerer ikke fabrikantene bremseutstyret større enn kravene tilsier. Da bremsene til mindre kjøretøyer relativt sett er overdimensjonert, oppstår denne store forskjellen i bremseevne.

En slik situasjon tilsier at det er ekstra viktig at bremsene på de tyngre kjøretøyene er i orden.

Teknisk kontroll av kjøretøyene utføres av biltilsynet. Metoden som benyttes til bremsetest er kjøring på rulleprøver. Gir denne testen et riktig bilde av kjøretøyets bremseevne?

Dette er et av spørsmålene som nå stilles av Nordisk Bilteknisk Komité. Denne komiteen består av medlemmer fra Finland, Sverige, Danmark og Norge. Komiteen har satt i sving et nordisk samarbeidsprosjekt som har som mål å kartlegge bremsevirkning og bremsesystemers tekniske tilstand på **vogntog i bruk**.

Første mål for prosjektet er å klarlegge kvaliteten på de kontrollmetoder vi benytter. Deretter blir målet å kartlegge standarden på bremsesystemet på vogntogene i Norden.

Prosjektet er i sin første fase, og i denne sammenhengen har Solum utekontrollstasjon vært til stor nytte. Solumstasjonen er den eneste i sitt slag i Norden, og innledningsforsøkene har vært foretatt der. Hele komiteen var på befaring der i sommer under forberedelsene til prosjektet.

Første del av prosjektet går ut på å sammenlikne 3 forskjellige metoder for bremsek kontroll. Disse 3 er:

- * Bremseprøver på veg med retardsjonsmålinger med hjelp av såkalt «motometer». Dette er den mest korrekte måten å måle bremseevnen til et kjøretøy på, bl.a. er det mulig å foreta oppbremsing av tilhengeren separat. En stor ulempe er at den er svært ressurskrevende.



Solum var stedet for det nordiske samarbeidsprosjektet som nå er satt i gang for å kartlegge bremsevirkning og bremsesystemers tekniske tilstand på vogntog i bruk.



Fevangfolket feiret vegåpningen. Det mest originale innslaget var det maskineier Tore Berg som sto for. Han kjørte rundt og serverte bløtkake og kaffe fra skuffen på hjullasteren.

Forts. fra side 7 —

for. Trafikkmengden er så stor at en tofeltsveg allerede på det nærmeste er sprengt flere dager i året. Vestfold har kommet sent i gang med utbyggingen av hovedvegen fordi det tidligere har vært svært vanskelig å få gjennomslag for de vegplanene vegkontoret har lagt fram. Nå har vi heldigvis kommet i den situasjonen at vi

grovt sett har fastlagt hvor den fremtidige vegen skal gå. Det er ikke lenger mangel på planer, men mangel på bevilgninger som vanskeliggjør den framtidige utbyggingen. Når vi endelig kommer i gang med en kontinuerlig utbygging av E 18, har våre nabo fylker lenge vært i gang med utbygging av vegen til en forsvarlig standard. Hvis vi nå skal rammes av reduserte bevilgninger, kan vi

* Bremsmåling på rulleprøver. Det er denne metoden som hovedsakelig benyttes ved bremsekontroll ved stasjonene.

* Fastsetting av teoretisk oppnåelig bremsekraft basert på opplysninger om bremsesystemets bestanddeler.

Bremseprøvene på veg foretas ved at våre folk stanser sørgående vogntog ved Halle vannet. De monterer deretter på nødvendig utstyr, for deretter selv å foreta de nødvendige bremsetester på strekningen fram til Solum. Dette arbeidet er ikke uten farer. De har opplevd situasjoner hvor de selv ved lett oppbremsing har merket at lasten har kommet skliende fram-

over, altså på grunn av for dårlig sikring. Dette beskriver et fenomen som dessverre er ganske vanlig, nemlig at sjåføren nesten ikke tør trå på bremsepedalen av frykt for at lasten skal komme seilende. Tenk også på det hver gang du har et vogntog på koffertlokket!

Ved å avklare sammenhengen mellom de 3 ovennevnte måle metodene, vil en bl.a. få bedre mulighet for skikkelig bremsekontroll også ved vanlig utekontroll på vegene.

Liknende forsøk vil også bli foretatt i de andre nordiske landene, slik at en vil oppnå en oversikt for hele Norden. Men Solum går altså foran. Heia Vestfold!

risikere at Vestfold blir en langt større flaskehals i årene som kommer enn det tidligere har vært. Åpningen av Klinestad—Tassebekk parsellen i Sandefjord håper vi markerer starten på en total E 18 løsning innen rimelig tid, og ikke bare en midlertidig løsning på et lokalt problem.

BREVKURS/KJØP AV KOMPENDIER

Vi har hatt grupper i gang med flere forskjellige brevkurs, og denne opplæringsformen synes for mange svært gunstig. Innlæringen skjer over et lengre tidsrom, og en må arbeide med stoffet i flere faser. Hver enkelt må jobbe skikkelig med spørsmålene i innsendingsoppgavene, og diskusjonene på gruppemøtene gir oppklaringer på spørsmål. I tillegg tilsier som oftest sammensetningene i gruppene at stoffet blir belyst fra flere vinkler.

Dette skulle gi en god mulighet for effektiv læring. En skal heller ikke se bort fra den gevinsten en får gjennom trening i samarbeid i gruppen. At vi blir flinkere til å samarbeide, vil komme den vanlige arbeidssituasjonen til gode.

Av emner som kan være aktuelle for oss, kan vi nevne:

- Moderne ledelse
- Aktivt personalarbeid
- Terminalarbeidsplasser
- Tekniske kurs, bl.a.:
- Kurs om vegkryssutforming
- Geometrisk utforming av veger

Også andre brevkurs kan imidlertid være interessante i relasjon til våre arbeidsoppgaver. Ta kontakt med Anne Hov på vegkontoret hvis du ønsker nærmere opplysninger.

I denne forbindelse er det også aktuelt å nevne muligheten av å kjøpe kompendier av kursarrangører, fra konkrete kurs som har vært avholdt. Studering av kompendiet kan gi oss verdifulle kunnskaper, uten at vi behøver å delta på kurset.



Etterlysningen i høstnummeret av Vestfolder'n ga resultat. Nå er Nadjas ull karded og spunnet til ferdig garn.

HUNDEULLA ER BLITT GARN

Av Jan Haugerød

Etterat Leif Kihle i høstnummeret av Vestfolder'n etterlyste en person som kunne karde og spinne ulla fra hans samojedhund Nadja, gikk det ikke mange dagene før saken var i orden. Nå er ulla spunnet, og garnet ligger ferdig.

Journalist Inger Lise Børringbo i Tønsbergs Blad leste etterlysningen, og hun satte i gang et apparat som på kort tid ga positivt resultat. Inger Lise tok kontakt med husflidslagets formann, Inger Büllow Berntsen som kjente Gerd Carlsen i Presterødåsen. Hun kunne denne gamle kunsten, så var saken klar.

Nå ligger garnet ferdig spunnet. Tilsammen er det over 2000 meter garn og det er nok til en genser.

Det hører med til historien at det også ble en stor artikkel i Tønsbergs Blad lørdag 27. september.

Det er flere i familien Kihle som gjerne vil ha genser av samojedull. Derfor er ullsamlingsen allerede i gang igjen, og neste gang får de ikke problemer med karding og spinning, for nå vet de hvor de skal levere ulla.

vi skal lykkes, blir i stor grad opp til de bevilgende myndigheter.

Bakgrunnen for at vi nå starter planlegging av 4 felts utbygging i nordre Vestfold, er at trafikkmengden ved åpningen tilsier denne standard. De parseller som er åpnet og vil bli åpnet i midt fylket med 2 felt, er første trinn i en senere 4 felts utbygging.

En utbygging av 4 felt i Sandefjord ville av trafikkavviklingsmessige grunner medført at den samme standard måtte etableres i Sem og Stokke. Dette ville skapt et så stort kapitalbehov at det ville ha forsinket utbyggingen av E-18 i nordre Vestfold. Dette ville ha vært uakseptabelt.

VEGSTANDARDEN PÅ DEN NYE E-18 MOTORVEGEN I SANDEFJORD

I midten av oktober åpnet vi den 6 km lange parsellen fra Klinestad til Tassebekk for trafikk. I tiden etterpå har det kommet fram en del kritiske bemerkninger i dagspressen. Disse går både på spørsmålet om 2 eller 4 felt og mer konkret på den standard som er valgt for parsellen.

Plansjef Tore Foss vil her kommentere en del av de viktigste synspunktene som er kommet fram.

Hvorfor ikke 4 felt med det samme?

Vårt endelige mål er 4 felt på hele E-18. Kostnadene for dette er på

hele 2.2 milliarder kroner. Med vår bevilgning vil vi ikke ha en slik løsning ferdig før ca. år 2025-2030. Da er også inkludert den ekstra bevilgning vi forventer å få til E-18 i nordre Vestfold. De enorme kostnadene og det lange tidsperspektivet gjør at vi både på grunn av trafikkmessige og miljømessige grunner må satse på en delløsning som kan realiseres raskere. Den utbyggingsstrategi som er valgt er at E-18 utbygges som 4-felts motorveg fra Buskerud grense til Gulli og så 2-felts motorveg videre sydover til Telemark grense. Vi arbeider for at dette utbyggingsprogrammet skal være gjennomført i år 2000. Om

Horisontal- og vertikalkurvatur.

Noen av de reaksjoner vi har registrert, går på for skarp kurvatur og for få forbikjøringsmuligheter.

Da veglinjen for dette prosjektet ble utformet mot slutten 1970-årene, ble det lagt til grunn en dimensjonerende hastighet på 100 km/t. Det vil si at alle kurvene, både horisontale og vertikale, tilfredstiller dette hastighetsnivået. Det samme gjør stigningene. Rettlinjene mellom kurvene er relativt korte. Dette er spesielt tilfelle på de 2-3 nordligste kilometer av strekningen. Forbikjøringsmulighetene begrenses derfor på grunn av kombinasjonen relativt stram kurvatur og korte rettlinjer. Sett i ettertid burde det vært valgt en høyere standard på kurvaturen og rettlinjene enn hva var tilfelle. En høyere standard ville ha kostet mere.

Under den senere detaljplanleggingen av strekningen er det gjort visse forbedringer uten at dette har kunnet endre forholdene radikalt.

Det er imidlertid valgt en «konservativ» vegoppmerking i første tiden etter åpning: Til våren 1987 når oppmerkingen skal gjøres mer permanent, vil erfaringene bli vurdert. Er disse positive, vil det trolig bli lagt en vegoppmerking som tillater noe mer forbikjøring på denne nordligste strekningen enn hva er tilfelle i dag.

Forbikjøringsmulighetene må ikke sees isolert i forbindelse med denne korte parsellen av E-18 fra Tassebekk til Klinestad. I den hoved- og detaljplanlegging som i de senere år har foregått på E-18 i Sem og Stokke, er det lagt til grunn en høyere standard på kurvaturen enn i Sandefjord. Her vil det derfor bli gode forbikjøringer rent fysisk. Dette vil kompensere noe for det vi ikke har oppnådd i Sandefjord.

Vi har allerede trukket lærdom av planene i Sandefjord til fordel for kommende parseller på E-18.

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

055-PEL Versj. 86

Veiledning 0061 sider

EDB-program PEL-versjon 86 erstatter d.s. versjon 79. Programmet beregner lastfordelingen på de enkelte peler innen en pelegruppe. Det er tilgjengelig på maskiner fra Norsk Data og Prime. Det kan kjøres fra terminal som interaktiv kjøring eller som satsvis behandling.

059-DRIFTSSTATISTIKK-EGENMASK

Vegdata 0197 sider

Formålet er å presentere inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse for vegvesenets egen maskinpark, gi vegkontorene anledning til å sammenlikne data vedr. egen maskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet eller data for andre vegkontorer og maskinavd. opplysninger som kan bedre driften av egen maskinpark.

061-VEG-OG KJØRETØYSTATISTIKK

Vegdata 0135 sider

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

- Vegnettet, transportvirksomheten på vegnettet og i ferjedriften, over virksomheten knyttet til kjøretøyer, om registrerte kjøretøyer, kjøretøykontroller, førerkort og kjøretøyverksteder, over hovedtall for utgifter, inntekter og sysselsetting i vegsektoren.

083-PERSONALSTATISTIKK

Vegdata 0118 sider

Håndboken inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon, oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften. I disse kapitler gis stillings- og aldersfordeling av arbeidstakerne i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdriften er omtalt i separate kapitler. De fleste oppgaver i denne håndbok er tidligere utgitt dels i håndboken.

Nærmere opplysninger om håndbøkene kan du få ved å henvende deg til Else Marie Christensen på vegkontoret.

Vegbredde

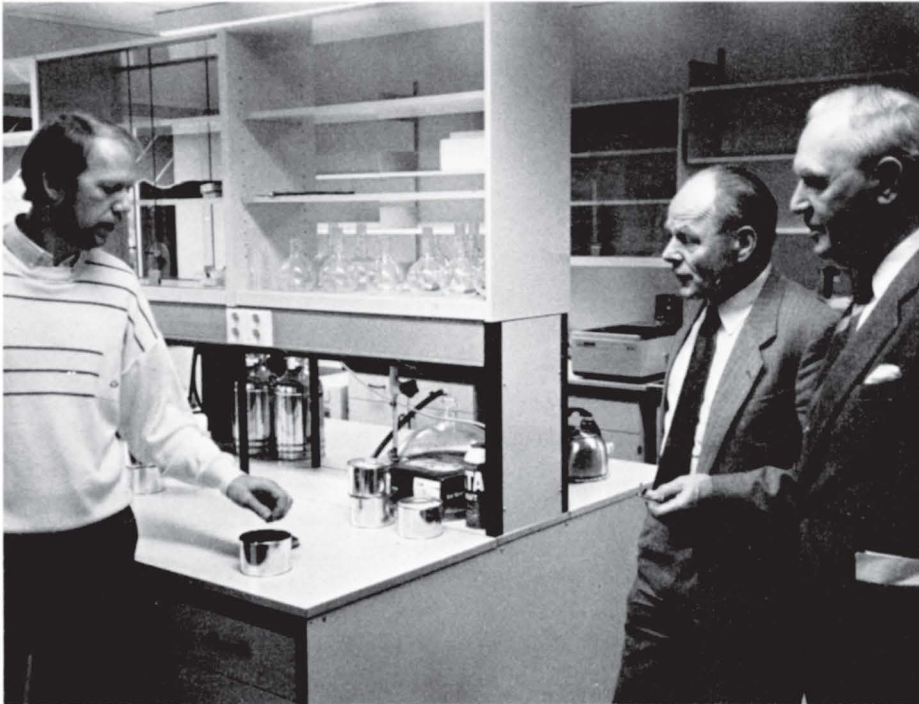
Totalbredden på den nye vegen er 10 m. Dette er den samme totalbredde som på den tilstøtende motorvegstrekning i syd fra Klinestad til Langåker. Forskjellen er at den nye E-18 har 2

kjørefelter a 3,5 m og 2 skuldre a 1,5 m (hvorav 1 m asfalt), mens den gamle har 2 kjørefelter a 4,25 m og 2 skuldre a 0,75 m.

Når en del trafikanter har kommet med synspunkter på at den

Forts. side 25 —

STORBESØK I VESTFOLD



Vi har også noe fint å vise fram. Det nye laboratoriet på Ås er topp moderne, og det er Erik Andersen som her orienterer vegdirektøren og adm. dir. Tor Normann Johansen.

Vegdirektør Eskild Jensen besøkte Vestfold torsdag 30. oktober. Første stopp på turen var Sande vegstasjon, og her tok mesteren sjøl, Rolf Sommervik, imot vegdirektøren og hans følge. Selvfølgelig kom praten inn på forholdene på stasjonen, og planene for en ny og tidsmessig stasjon.

I nordfylket er det som kjent også andre planer. Vår største utfordring noen sinne ligger foran oss med hensyn til ny E-18. Plansjef Foss benyttet anledningen til å gi vegdirektøren fylldig orientering om disse planene.

Andre av våre problembarn som vegdirektøren også fikk besøke var biltilsynsstasjonen i Tønsberg. Her har planer og tomt vært klare lenge, men det ser ut til at den økonomiske siden skal bli det største problemet. Thorleif Holm-Olsen orienterte her vegdirektøren om situasjonen pr. i dag. Her fikk også tillitsrepresen-

tantene anledning til å beskrive arbeidsforholdene som er lite til-

fredstillende. De ønsket seg en ny stasjon så snart som mulig.

Vegdirektøren ga uttrykk for at Biltilsynet gjør en fin jobb i en tid med stort arbeidspress. Han var innstilt på å følge opp saken.

Vi kunne ikke bare trekke fram våre problemer når vi får besøk av sjefen i hovedstaden. Hva var da mer naturlig enn å vise fram den nye vegstasjonen på Ås, og i særdeleshet det nye og fine laboratoriet. Her var det Erik Andersen som viste rundt.

Turen gikk videre sydover i fylket, og vegdirektøren fikk en orientering om Elveveien.

Dagen ble avsluttet med middag på Sydvesten i Helgeroa, hvor fylkesordfører Sverre Nordby var vert sammen med fylkesrådmann Kåre Frøland.



Sommervik møtte også vegdirektøren.

Vegstandarden på ...
Forts. fra side 23 —

nye vegen virker smalere må det henge sammen med denne forskjellen i kjørefelt-bredden.

Det som kan opplyses her, er at vegen er bygget til såkalt vegklasse IIB. Det er vegnormalenes høyeste standard for 2-felts motorveg. Tidligere inneholdt vegnormalene et bredere tverrprofil med bl.a. 3 m brede skuldre. Det viste seg at kombinasjonen høy trafikkmengde og bred veg førte til at trafikantene utnyttet vegen som både 3- og 4-felts veg. På grunn av både kostnader og de mange ulykkene dette profilet medførte, ble det fjernet fra vegnormalene.

Vi er alle enige om at vegklasse IIB med 10 m totalbredde ikke føles råflott på vår E-18 med de store trafikkmengder vi har. Vi skulle derfor gjerne sett at det var en bredere vegklasse i normalverket. Ikke bare ut fra at vi fikk en bredere 2 felts motorveg, men like viktig at vi da fikk en tverrprofil



Vegstandarden på den nye E-18 parsellen i Sandefjord har blitt en del kritisert både m.h.t. kurvatur og vegbredde.

som lettere kunne la seg utvikle til en 4 felts løsning. Dette spørsmålet vil vi ta opp med Vegdirektoratet.

Av- og påkjøringsramper

Vegkrysset ved Fokserød er et tradisjonelt utformet vegkryss på motorveg. Rampene er såkalt «direkte-førte-ramper».

Fra enkelte er det pekt på at de to rampene som kommer på E-18 er for korte.

Etter å ha prøvekjørt rampene, må innrømmes at de kunne vært noe lenger. Dette gjelder spesielt den som peker nordover. I tiden framover vil vi følge opp trafikkutviklingen. Skulle rampelengden skape praktiske problemer, vil vi se på hvilke justeringer som må til for å rette på dette.

Oppsummering

Det er selvfølgelig leit når vegvesenet får kritikk for en del av de produkter vi overlater til trafikantene. Imidlertid er det på den måten vi ofte får kjennskap til hvordan våre kunder ser på produktet. Bare gjennom en alvorlig granskning av de reaksjoner som kommer fram, kan vi finne fram til ting som bør justeres i senere vegplanlegging.



Biltilsynsstasjonen i Tønsberg er ett av våre problembarn. Her fikk vegdirektøren en bred orientering om arbeidsituasjonen og planene for ny stasjon.

ØVELSE BLUE FOX OG VEGSKADER

Intervju Jan Haugerød

Like etterat militærøvelsen Blue Fox var ferdig, kunne vi lese i lokalavisene at det var skader på Vestfold-vegene for 2 mill. kroner. Vedlikeholdsavdelingen har nå fått tid til å gå over vegnettet og har registrert mer nøyaktig hvilket omfang skadene har.

— *Vedlikeholdssjef Nils Skjevik, er skadene på vegnettet så store som det lokalavisene vil ha det til?*

Det er helt på det rene at det er relativt store skader på vegnettet. Det er særlig de dårligste fylkesvegene det har gått hardt utover. Fv. Z-605 mellom Kodal kirke og Torp er et typisk eksempel, og vedlikeholdsområde 3 er hardest rammet.

Det er vegnettet i kommunene Tjølling, Hedrum, Andebu og tildels Sandefjord som har de største skadene. Det har sammenheng med at det var her øvelsens manøverområde var. Det er først og fremst de tunge og store stridsvognene som har forårsaket skadene. De har kjørt ut på de dårlige vegkantene og tildels i grøftene. Vi har også flere eksempler på at stridsvognene har kuttet svinger og tatt snarveger ved å kjøre ut av vegen for så å kjøre opp på vegen igjen lenger framme.

Flere steder har vegene også blitt tilgriset med jord og leire. I flere tilfeller måtte vi ut med høvel og

spyleutstyr for å få rengjort vegbanen.

— *Hvor store er så skadene blitt?*

Etter øvelsen registrerte vi alle skadene og det ser ut som om det er skader på vegkanter og grøfter som er det mest omfattende. Vi har beregnet skadene til ca. 1,6 millioner kroner, og vi har sendt brev til Forsvaret hvor utgiftene er nærmere spesifisert.

— *Hvordan har samarbeidet med Forsvaret vært?*

— Vi har hele tiden hatt et nært samarbeid med Forsvaret. Vi hadde en fast kontaktperson inne



De store amerikanske stridsvognene gjorde mest skade på vegene under øvelsen Blue Fox i høst. Det var særlig de dårligste fylkesvegene som fikk de største skadene.

på vegkontoret, og de enkelte vedlikeholdsområdene har også hatt direkte kontakt med Forsvaret. Vi synes dette samarbeidet har gått bra.

— *Fylkesvegbudsjettet er lite og det er hardt belastet fra før. Hvis vi ikke får noen erstatning fra Forsvaret, vil vi da kunne utbedre alle skadene innenfor den ordinære bevilgningen?*

— Det vi hittil har gjort er å foreta noen absolutt nødvendige utbedringer av vegkanter og grøfter. Utgiftene ble dekket over fylkes-

vegbudsjettet. Vi har ikke muligheter til å greie mer innenfor årets budsjett så det aller meste av utbedringsarbeidene må vi vente med til neste år. Da får vi håpe at erstatningsspørsmålet i forholdet til Forsvaret er i orden.

Hvis vi får problemer med erstatningsspørsmålet, må vi ta denne saken opp som en spesiell sak over for fylket. Jeg kan ikke se at vi har mulighet til å dekke opp disse utgiftene innenfor et så trangt budsjett som det vi har på fylkesveg-
siden.

Melding fra personalseksjonen:

NY INFORMASJONS- RUTINE VEDRØRENDE LEDIGE STILLINGER

Fra årsskiftet 86/87 vil «kontornytt» fungere som meldingsblad for alle ansatte. Oppsynstjenesten ved vegstasjonene, anleggene og maskinavdelingen blir ansvarlige for/må bidra til at informasjonene når fram til arbeidstakerne i driften.

Alle stillinger (faste eller vikariater) som er ledige ved vegvesenet i Vestfold, og som lyses ut for interne rokkeringer eller ekstern rekruttering, vil bli bekjentgjort gjennom «kontornytt». Dette gjelder også stillinger for vegtjenestemenn i utedriften.

Å få gitt informasjon til virksomhetens ansatte kan være problematisk. Spesielt gjelder dette informasjon fra vegkontoret til utedriften.

I 10 år har vegkontoret benyttet «kontornytt» som meldingsblad til personalet ved vegkontoret og til informasjon for biltilsynet og utedriften. Dette «informasjonsbladet» kommer ut etter behov, men har i gjennomsnitt hatt ca. 20-25 utgaver i året.

Personallytt

50 år
Kjell Kval, 6. desember
Jermund Bjørge, 25. desember

60 år
Arne M. Holhjem, 28. november

VI ØNSKER VELKOMMEN
Øyvind Gulliksen, grunnseksjonen vegkontoret
Dag Skram, grunnseksjonen vegkontoret
Arvid Andresen, oppsynet
Randi Alice Flåten, Biltilsynet Horten

VI TAKKER FOR GODT SAMARBEID
Petter Hannevig, Ås vegsentral

PENSJONISTER
Trygve Berg
Thorbjørn Berg
Rolf Clementz

vi bruker bilbelte



-også i baksetet





Vegskilt er ikke skyteskive selv om det enkelte ganger kan se slik ut.