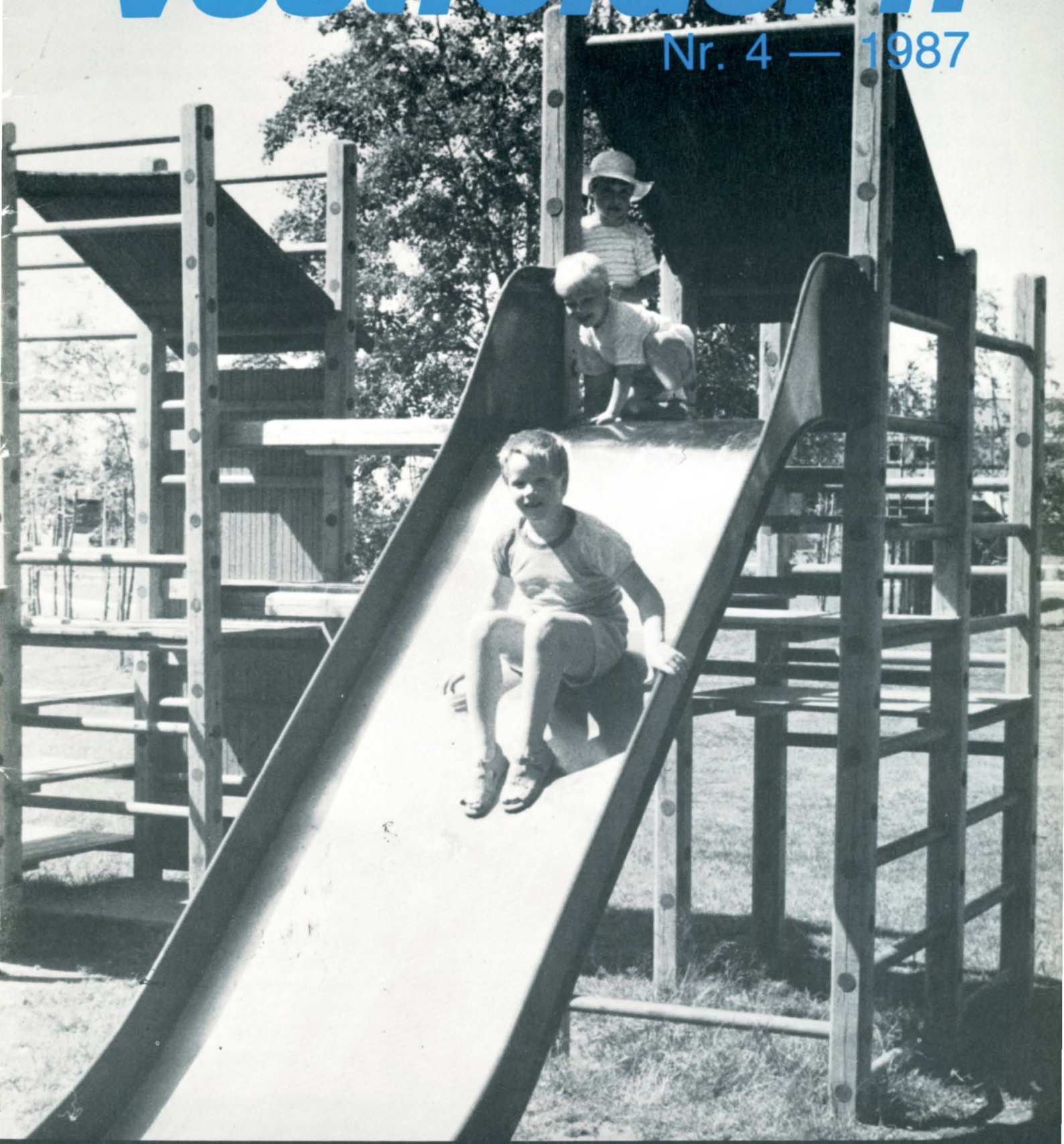




Vestfolder'n

Nr. 4 — 1987



Av innholdet: **Asfaltslitasje og piggdekkbruk, pensjonisttur, nytt arbeidsantrekk i driften, nye medarbeidere m.m.**



Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 4. AUGUST 1987
13. 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:

	side
Stadig større asfaltslitasje	3
Det første målet er nådd	4
Nye etatsmerker	5
Vernebuksa reddet meg	6
Den store styrkeprøven	7
Nye medarbeidere i driften	8
Nye håndbøker	9
Landeveiens voktere	10
Vellykket pensjonisttur med «Moderen»	12
T-skjorte med vegvesenemblem	14
Statens vegvesen jubilerer	14
Landsomfattende aksjonsdag for vegarbeiderne	15
Min mening om piggdekk og asfaltslitasje	16
Den nye arbeidsdressen	18
En hyllest til vegen	19
Støyproblemene i Holmestrandtunnelen utbedres	20
Betongekspertes på Vestfoldbesøk	21
Personalnytt	23

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE:

Lekeapparater er ikke så vanlige i vegvesenet. Men til gjengjeld er de få vi har svært populære. På den nye rasteplassen ved Fokserød har lekeapparatet vært flittig i bruk i hele sommer.

STADIG STØRRE ASFALTSLITASJE

Av Jan Haugerød

Piggdekkene sliter mer på asfalten for hver vinter som går. Etter siste vinter ble det målt en slitasje på 23 mm i gjennomsnitt for en strekning på E 18. Enkeltmålinger viste at slitasjen kan være langt større.

Vestfold er det eneste fylket i landet som til nå har foretatt systematiske målinger av dekkleslitasjen. Målingene blir foretatt både vår og høst. Dette for å registrere om det utvikles hjulspor også om sommeren. — Og det gjør det, sier lederen for laboratoriet vårt, Erik Andersen. Men de hjulspor som dannes om sommeren er svært små i forhold til den slitasjen som piggdekkene forårsaker om vinteren. Årsakene til spordannelsen sommerstid kan skyldes dekketype, vegens geometri eller bæreevne.

Piggdekkleslitasjen i løpet av vinteren utgjør i overkant av 75% av all spordannelse, sier Erik Andersen. Spordybden er ikke lik alle steder hvor trafikkmengden er den samme, men varierer etter hvilke type asfalt som er brukt på de forskjellige stedene. Laboratoriet er nå i gang med en grundig undersøkelse av de asfaltdekker som er lagt på de forskjellige strekningene av E 18. Dette arbeidet er viktig i forbindelse med valg av dekker i årene framover.

Asfaltleslitasjen er nå så stor at enkelte strekninger på E 18 må fornyes hvert tredje år, og det gjør dype innhugg i vedlikeholdsbudsjettet, sier Henning Røed ved vedlikeholdsavdelingen. Han sier videre at det i fjor ble brukt 25 mill. kroner til asfaltlegging og i år regner vi med å bruke enda mer.

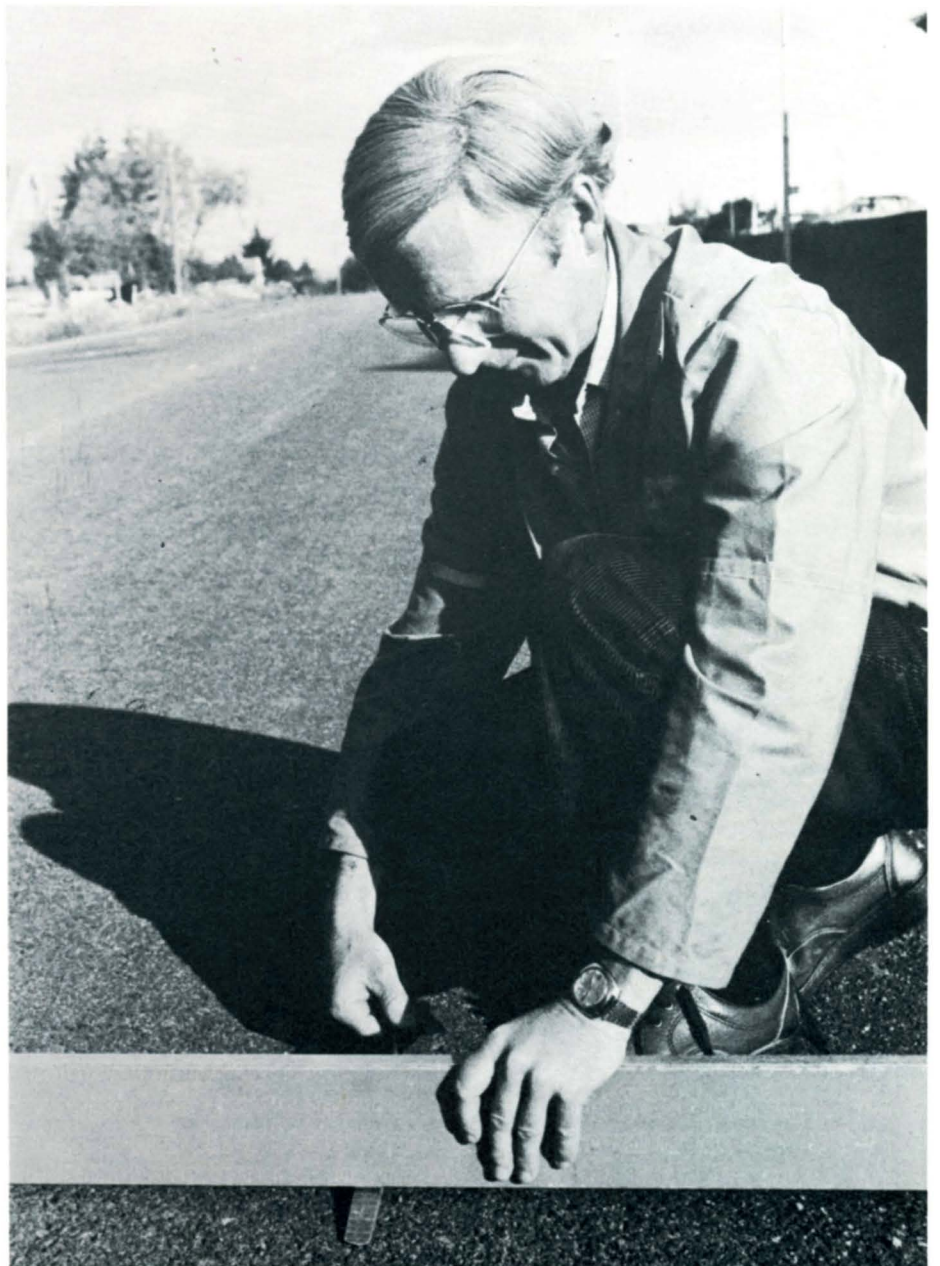
Bare på E 18 er asfaltleslitasjen så stor at det er behov for 10 mill. kroner årlig for å holde asfalten i normal stand. De strekningene som har vært mest utsatt for

slitasje er mellom Sandefjord og Tønsberg.

Det er på det rene at asfaltleslitasjen nå er så stor at det er behov for en grundig gjennomdrøfting av hva som skal gjøres for å redusere slitasjen i årene framover. Betongdekker har vist å stå imot piggdekkene langt bedre enn asfaltdekkene,

men også her er slitasjen merkbar.

Henning Røed sier at det må nytenking til for å få ned utgiftene til slitasjen. Det ligger store oppgaver foran oss i årene framover, men også trafikantene må forbedre seg på endrede kjørevaner på norske vinterveger i årene framover, sier Henning Røed videre.



Gunnar Moe kan konstatere at vinterens piggdekkbruk har slitt hardt på asfaltdekkene. Enkelte målinger viser en spordybde på flere centimeter. Det skal ikke noe skarpt blikk til for å oppdage at det er store hjulspor på E 18 etter piggdekkene. Asfalten må fornyes stadig oftere, og kostnadene til asfaltlegging blir større og større.

E 18 utbyggingen i Sem:

DET FØRSTE MÅLET ER NÅDD

Av Jan Haugerød

Nok en gang har vi vist at vi er profesjonelle vegbyggere, sa vegsjef Johan Lepperød under åpningen av den 1,3 km lange parsellen av Bispeveien i Sem. Han rettet en stor takk til arbeidsfolkene som hadde greid å gjøre vegen ferdig i rett tid i forhold til det tidspunktet som var forutsatt for vel ett år siden. 1. juli var D-dagen, og vegen ble åpnet 30. juni!

Så hadde også våre arbeidsfolk stått på helt til det siste. Takket være at det klarnet opp på formiddagen og solen tørket opp asfalten, ble de siste stripene malt bare noen minutter før selve åpningssermonien.

Å prioritere ombyggingen av Bispeveien i det store E 18 prosjektet som vil være under bygging i 2 til 3 år framover, har stor betydning for de som daglig bruker Bispeveien. Lyskrysset ved Jarlsberg vertshus har til tider vært så sterkt belastet at det har tatt innpå en time å krysse E 18 for de som skal videre på Bispeveien. — I gjennomsnitt regner vi med at det daglig passerer ca. 3000 kjøretøyer på Bispeveien som nå slipper å krysse E 18 i Åskrysset, sa vegsjefen under åpningssermonien. Dette er over halvparten av all trafikk som går på Bispeveien. Først og fremst er det ferjetrafikken fra Horten som utgjør hovedtyngden av den trafikk som fortsatt må bruke Åskrysset fram til den nye E 18 og trafikkmaskinen blir ferdig.

På Kjærnes blir det nå et midlertidig kryss hvor de av trafikantene på Bispeveien som skal ut på E 18 må bruke den gamle Bispeveien forbi Sem pleiehjem og fram til lyskrysset på E 18.

Den nye parsellen av Bispeveien



Vegsjef Johan Lepperød foretar den offisielle åpningen av Bispeveien godt assistert av anleggssjef Karl Høiland.

har kostet ca. 7,2 mill. kroner. Den er bygd etter vegklasse II c med to kjørebaneer à 3,25 m og 1 m skulder.

Denne gangen var åpningssermonien først og fremst gjort i stand for å markere en vel utført jobb. Alle

som hadde vært med på arbeidet var også til stede under åpningen. Etterpå var det kaffe og smørbrød på flykafeen for de arbeidsfolkene som hadde vært med på anlegget.

Det første målet i forbindelse med E 18 utbyggingen gjennom

NYE ETATSMERKER

Av Jan Haugerød

Vi har fått produsert nye etatsmerker av det slaget vi bruker på biler, maskiner og dører o.l. rundt på forskjellige steder i virksomheten. Merkene, som er selvklebende, har det nye emblemet som nå er felles for både vegvesenet og biltilsynet. Merkene er i de samme to størrelsene som tidligere.

Det er lageret på Ås vegsentral som sitter inne med merkene.

Vi bør bytte ut de gamle merkene så raskt som mulig. Biler og maskiner bør bytte ut etatsmerkene når de er inne på vegsentralen for å gjennomgå service, reparasjoner eller annet. Forøvrig bør oppsynsmenn og andre se hvor mange merker de har rundt omkring innenfor sitt område og få byttet ut de gamle. Det samme gjelder innenfor biltilsynet.

Dette er et viktig ledd i markedsføringen av etaten. Husk at vår gamle «kråke» ikke lenger er etatens kjennemerke. Den bør vekk så raskt som mulig.

Du må vite kostnadssted og prosess når du skal hente de nye etatsmerkene på lageret.

De første trafikantene på den nye vegstrekningen fikk en liten hilsen fra vegvesenet i form av en gul nellik.

Sem er dermed nådd. Men fortsatt gjenstår selve hovedprosjektet som er å gjøre den nye E 18 ferdig fra Gulli til Ekely i Stokke. Det kan bli en virkelighet allerede om to år hvis vi får tilstrekkelige midler fra de bevilgende myndigheter.



Nils W. Berg har nå de nye etatsmerkene våre inne på lageret. Den gamle «kråke» på biler, maskiner og andre steder rundt omkring i virksomheten må nå bort og erstattes med den nye og mer fargerike.



VERNEBUKSA REDDET MEG

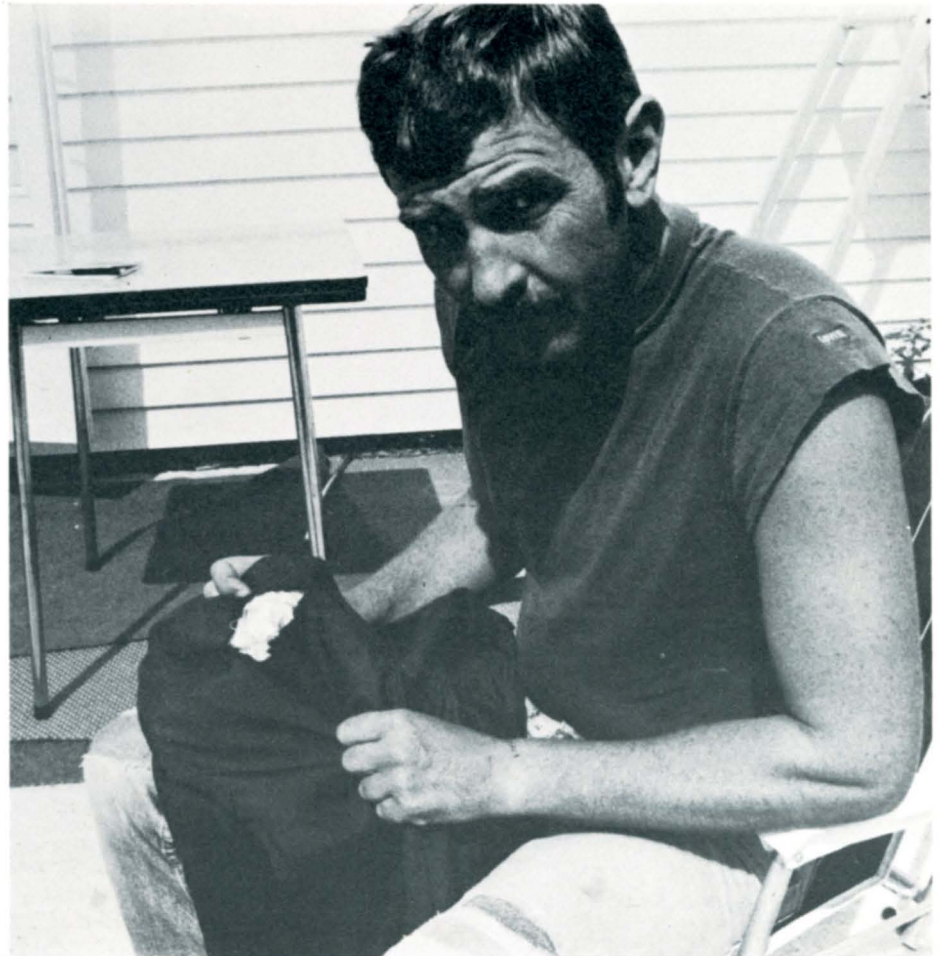
Av Jan Haugerød

I forbindelse med rydding av kratt med motorsag langs en fylkesveg på Tjøme, var Trond Dag Carlsen fra vedlikeholdsområde 2 ute for et uhell som kunne blitt svært alvorlig. Han sublet og for å få igjen balansen, løftet han opp venstre benet og dermed satt sagkjeden i låret. Heldigvis hadde han på seg vernebukse, og sagkjeden kjørte seg bare fast i buksestoffet uten å skade benet.

— Det er første gangen jeg har vært ute for et slikt uhell, sier Trond Carlsen til Vestfolder'n. Jeg har brukt motorsag en del i jobben, men må vel fortsatt regne meg som en amatør med saga. Jeg prøver å være forsiktig, men det er tydelig at det ikke er mulig å være forsiktig nok. Jeg tør ikke tenke på hvordan det kunne ha gått om jeg ikke hadde hatt vernebukse på meg. Jeg var også alene på denne jobben, og hvis jeg hadde blitt skadet kunne jeg ha blitt liggende uten å få hjelp.

Trond Carlsen har brukt verneutstyret fast i flere år. — Det var på et motorsagkurs for noen år siden at vi fikk se en videofilm som gjorde et sterkt inntrykk på meg, sier han. Etter dette har jeg alltid passet på å bruke verneklær når jeg arbeider med motorsag.

Det er lett å regne som så at uhellet ikke vil skje med meg, men en ulykke kommer når en minst kan vente det, og den kan ramme hvem som helst. Derfor er det svært viktig å vende seg til alltid å bruke verneutstyret når dette kreves i forbindelse med den jobben som skal gjøres.



Trond Dag Carlsen var heldig som brukte vernebukse. Motorsaga kjørte seg bare fast i buksestoffet uten å skade benet.

Også verneleder Karsten Gjersøe understreker at det er viktig å bruke personlig verneutstyr. Først og fremst vil den enkelte sikre seg selv mot skader og ulykker. Der nest vil vegvesenet som arbeidsgiver unngå fraværsdager som skyldes skader oppstått ved un-

dige arbeidsulykker. Hvis du er usikker på hva du skal bruke av verneutstyr i forbindelse med forskjellige arbeidsoppgaver, er det bare å ta kontakt med arbeidsplassens verneombud, hovedvernombud Allan Kristiansen eller verneleder Karsten Gjersøe.

18 ELLER 22 M LANGE VOGNTOG?

Vegdirektoratet sender nå ut til høring spørsmålet om det skal tillates 22 m lange vogntog i Norge. Spørsmålet sendes ut til en rekke berørte parter.

Årsaken til at spørsmålet er kommet opp, er ønsker innen

lastebilnæringen om vogntoglengder som samsvarer med tillatt lengde i Sverige og Finland, og ønske om å kjøre mer økonomisk lønnsomt.

De største problemene med 22 m lange vogntog blir på svingete og smale veger. Øvrig trafikk vil også få redusert mulighetene til forbikjøring under sikkerhetsmessig forsvarlige forhold.

DEN STORE STYRKEPRØVEN

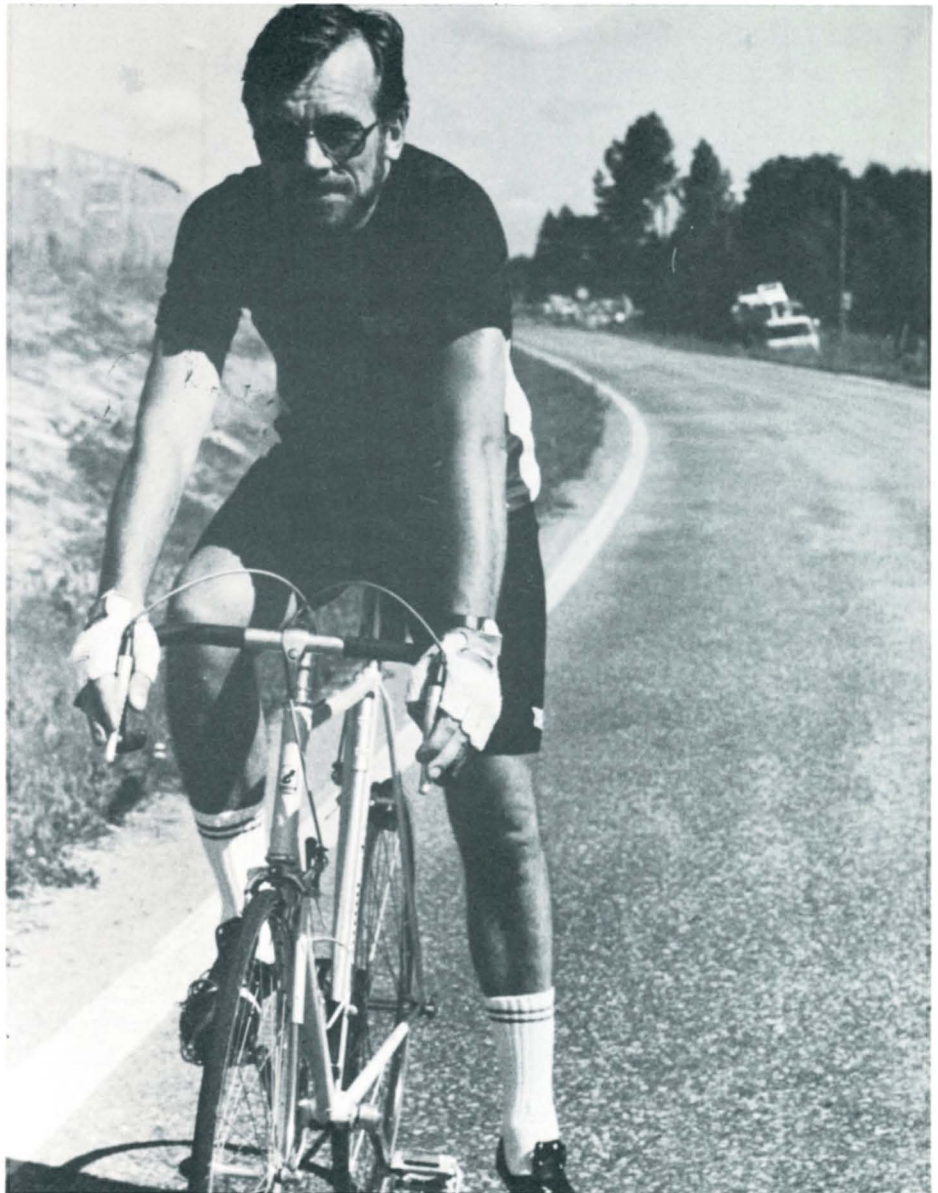
Av Jan Haugerød

Sykkelrittet Trondhjem—Oslo er en stor styrkeprøve for dem som har mot nok til å stille opp og gjennomføre dette 56 mil lange sykkelrittet. Olav Krogstad fra Biltilsynet Larvik tok i år sjansen på turen over fjellet ved hjelp av tohjuling sammen med en rekke andre optimistiske syklistene 27. og 28. juni.

Olav Krogstad visste hva han gikk til. Han har syklet Trondhjem—Oslo en gang før og det var for 20 år siden. Det ble med denne ene gangen selv om lysten til å ta turen om igjen har vært til stede flere ganger. Men i år hadde han bestemt seg. 20 års jubileet skulle markeres med en ny tur. Det var ikke nok bare å gjennomføre, men tiden skulle også forbedres i forhold til de 29 timene som han brukte forrige gang. — En må sette seg noen mål, sier han til Vestfolder'n. Det er det som er drivkraften bak treningen og gjennomføringen av turen.

Allikevel var det bare så vidt det holdt. Like over jul begynte det ene kneet å bli vondt. Han var innom sykehuset for å finne ut hva som var galt, men foreløpig kan de ikke si om det er en forkalkning eller noe annet. Til tross for smertene har han trent hele tiden. Syklingen har gått bra, men løping har vært verre for benet.

Før starten 27. juni hadde han 120 timer trening på sykkel bak seg og en del timer på ergometersykel. Det er blitt mange turer oppover Lågendalsveien og i Farisbygda. Her er treningsforholdene gode fordi det er kupert terreng som gir fin trening for muskulaturen. — Siste langturen før selve rittet gikk til Arendal og den turen tok 7 timer. Da var det godt å bruke bil på tilbaketuren.



Olav Krogstad er igjen på hjemlige trakter med sykkelen. Neste år vil han ha flere av vegvesenets folk med seg på turen fra Trondhjem til Oslo.

— Jeg var ikke noen gang i tvil om jeg skulle greie turen, sier han. Nøkkelen til å komme gjennom ligger i å spare på kreftene de første 20 milene. Vi var også tre kamerater som syklet sammen, og det gjør det lettere å komme gjennom turen enn det er ved å sykle alene. Det gikk lenge så bra at vi økte tempoet i forhold til mitt vanlige treningstempo, men da kom smertene i benet på nytt. På to matstasjoner måtte jeg ise ned kneet, men heldigvis plaget det meg ikke mer enn at jeg greide å

gjennomføre rittet uten å slå noe nevneverdig av på tempoet.

— På den siste matstasjonen tok vi en skikkelig rast, men allikevel greide vi turen på 20 timer og 28 minutter, og det er et resultat jeg er godt fornøyd med.

Olav Krogstad startet for Vega, og så langt vi kjenner til var han den eneste av våre folk som i år gjennomførte rittet. Jeg håper at vi kan bli flere neste år, sier han. Vegvesenet bør kunne greie å få et lag som både kan trene sammen og gjennomføre dette sykkelrittet.

NYE MEDARBEIDERE I DRIFTEN

Av Jan Haugerød

I vedlikeholdsområde 1 hos vegmester Rolf Sommervik har det blitt ansatt 2 nye medarbeidere. Den ene av disse er Alf Åsberg fra Sundbyfoss. Han er for så vidt ikke ny i vegvesenet da han i flere år har vært maskinfører hos Bjørn Østby i Sande. I denne forbindelse har han mange ganger vært ute på forskjellige oppdrag for vegvesenet. Han har også hatt flere jobber for Sommervik. Alf Åsberg kjenner således miljøet i vegvesenet godt fra før og han har hele tiden trives godt sammen med karene i driften.

Han sier til Vestfolder'n at han ønsket mer variert arbeid enn bare å sitte bak spakene i en gravemaskin. Videre ville han inn i en virksomhet med mer ordnede forhold, og da søkte han på en av stillingene som ble lyst ledig i driften.



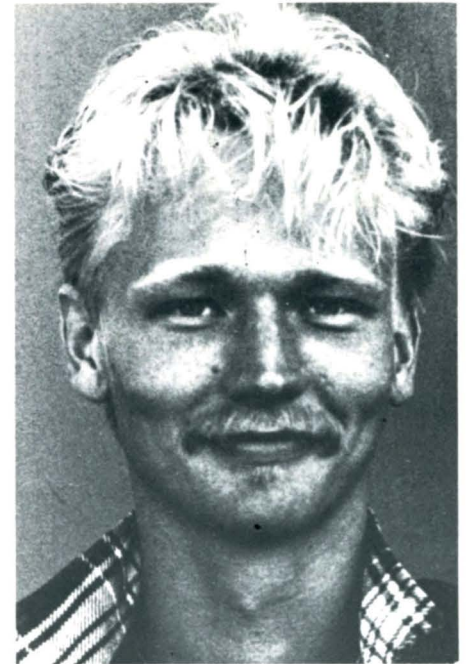
Alf Åsberg fikk en av de ledige jobbene, og 1. april i år begynte han som fast ansatt i vegvesenets vedlikeholdsdrift. Til nå har han fått mer variert arbeid enn han var vant med fra før. Han kjørte feiemaskin under vårpussen, og senere har han vært i gang med asfaltlapping og annet vedlikeholdsarbeid.



Jan Eriksen er også fra Sundbyfoss, og han er den andre som er ansatt i vedlikeholdsområdet 1 i år. Han kom noe senere i gang i den nye jobben enn forutsatt, da han ble skadet i et kne under en fotballkamp tidligere i vår. Denne skaden har så langt ødelagt sesongen for ham på Hvitvingfosslaget hvor han sparker. Han regner med enda en operasjon i kneet før han blir helt bra igjen.

Tidligere arbeidet Jan Eriksen hos byggmester Roar Wallumrød. Her hadde han også sin lærlingetid i forbindelse med snekkerutdanningen. Nå har han hatt fagbrev som snekker siden mai i fjor. Han ønsket nå å prøve noe annet, og søkte på jobben i vegvesenet, hvor også hans far arbeider. Så langt trives han godt i vedlikeholdsområdet 1, og han har til nå hatt et variert arbeid med forskjellige arbeidsoppgaver innen vedlikeholdssektoren.

På anleggsavdelingen begynte Trond Ove Bergstrøm 2. februar i år. Han er på ingen måte ny i etaten idet han var praktikant i ett år på tunnelanlegget i Holmestrand. Vi-



dere hadde han et ett års vikariat på E 18-anlegget i Sandefjord.

Trond Ove Bergstrøm kommer fra Holmestrand. I tillegg til de jobbene han har hatt i vegvesenet tidligere, har han jobbet for Hof Fjellsprengning.

Han trives godt i vegvesenet og liker å jobbe ute i frisk luft da han er glad i friluftsliv. En stor hobby har han også, og det er å samle stein, og det bør det bli rikelig med muligheter til i vegvesenets anleggsavdeling. — Det er om å gjøre å være førstemann på røysa, sier han. Da kan det hende at det går an å finne noe av interesse. Det er ikke noe rart at han håper på en del fjellarbeider i tiden framover.

Grunnboringsseksjonen har fått ny oppsynsmann. Arne Vidar Eileiraas fra Slagen er ansatt i stillingen. Han har sitt kontor i det nye adm. bygget på Ås. Han tiltrådte stillingen som oppsynsmann 1. juni i år. Tidligere arbeidet han som stikningsing. hos Selmer Furuholmen, og i den siste tiden arbeidet han på oljeterminalen som er under bygging på Sture ved Bergen.



Han synes det ble for mye reising i denne jobben, og søkte derfor på oppsynsmannsjobben i vegvesenet.

Det blir mye nytt å sette seg inn i for Arne Vidar Eileraas i forbindelse med det praktiske arbeidet på grunnboringsseksjonen. Jobben blir en annen enn det han var vant til fra før. Imidlertid har han så vidt vært innom vegvesenets grunnboringsvirksomhet tidligere. Det var da han tok sin utdannelse på Drammen tekniske fagskole. Da var klassen innom vegvesenets laboratorium på Solbergmoen i Buskerud. Der fikk han en viss kjennskap til vegvesenets virksomhet innenfor dette området.

De største oppgavene for ham og karene i grunnboringsgjengen framover, blir arbeidet i forbindelse med detaljplanleggingen av den nye E 18 gjennom Stokke. Her får han ansvaret for tilretteleggingen av arbeidet for karene.

Så langt trives han i vegvesenet, og han synes det er en fin utfordring å sette seg inn i alle de saker og ting som er nye for ham.

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

056-DRIFTSREGNSKAP-DRIFTSSTAT.

Vegdata 0261 sider

Regnskaps- og driftsresultater fra det interne regnskap i bearbeidet og hendig format.

059-DRIFTSSTATISTIKK-EGENMASK.

Vegdata 0188 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.

063-VEGTRAFIKKTELLINGER 86

Vegdata 0126 sider

Publikasjonen omfatter hovedresultatene fra de maskinelle vegtrafikkteillingene som inngår i de landsomfattende vegtrafikkteilinger for 1985 og 1986.

082-SKILTFORSKRIFTENE '86

Veiledning 0082 sider

Håndboken inneholder Samferdselsdepartementets forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger med kommentarer. Målgruppen er skiltmyndighetene, håndhevingsmyndighetene, kjøreskolene og andre formidlere av trafikkunnskaper.

083-PERSONALSTATISTIKK '86

Vegdata 0115 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 arbeidstakerene 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.

061-VEG- OG KJØRETØYSTATISTIKK

Vegdata 0128 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.

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

LANDEVEIENS VOKTERE

av Jan Haugerød

Trafikksikkerhet står også sentralt i politiets arbeid. I særlig grad gjelder dette Utrykningspolitiets arbeid. UP er ute til alle døgnets tider både med uniformerte og sivile patruljer. Kanskje er Vestfold det fylket som har flest UP-patruljer i forhold til vegnettets lengde, men ikke uten grunn. I Vestfold er trafikken tettere enn de fleste andre steder, og det kjøres styggfort på E 18 gjennom fylket.

En fredags ettermiddag i fellesferien tok vi en tur med en av de sivile UP-patruljene som trafikkerte E 18 mellom Sem og Holmestrand, en av de vegstrekninger hvor det kjøres raskest i hele landet. Det var politioverkonstabel Vidar Aardal som da var på patrulje i en sivil BMW 528 I. En bil som holder følge med det meste som befinner seg på de norske veiene. Bilen var utstyrt med både video og gjennomsnittsmåler. Disse bilene er beregnet på å luke ut de trafikantene som står for de groveste overtredelser i trafikken både med hensyn til hastighet og kjøreatferd. Derfor henger også førerkortet i en tynn tråd for de som blir stoppet av disse patruljene.

— Det stilles også store krav til oss som kjører disse bilene, sier Vidar Aardal. Vi skal innhente råkjørerne, uten at det oppstår noen fare for de andre som ferdes på veien. Når trafikken blir så stor som den fredags ettermiddagen vi var ute, var arbeidsforholdene for UP folkene vanskelig. Trafikken var så stor at det nesten ikke var mulig å innhente eventuelle råkjørere. På den annen side er det heller ikke godt å kjøre noe særlig fort. Det som da oftest skjer er at det forekommer stygge forbikjøringer.

— Vi samarbeider også med hverandre, sier Aardal. Flere av våre sivile biler har radioforbindelse



Dette er ikke noe sjeldent syn på E18 i Vestfold. En fartssynder er igjen stoppet av en sivil UP patrulje.

med hverandre, og den som registrerer en stygg forbikjøring eller måler en stor hastighet gir melding til en annen bil som stopper synderen lenger fremme.

Føl deg ikke trygg.

Du kan aldri føle deg trygg hvis du kjører hardt. UP kan observere deg fra et punkt ved siden av vegen og klokke deg inn på måleutstyret. Deretter legger de seg godt bak deg og registrerer deg idet du passerer et fast punkt lenger fremme. Måleren regner så ut din gjennomsnittshastighet på et øyeblikk. I 80 sonen ryker lappen på 116 kilometer, og dessverre går det som regel noen førerkort hver gang en patrulje er ute.

Fredagskvelden var det hele tiden så stor trafikk at det ikke var

mulig å få opp de store hastighetene. Når UP bilen sto ved siden av vegen og observerte, gikk det så lang tid før det var mulig å komme ut på vegen at det var nytteløst å forsøke seg på å innhente eventuelle råkjørere uten å skape farlige situasjoner. Det beste under slike forhold er å legge seg i køen og observere kjøreatferden til de som ligger i nærheten.

Plutselig bryter en bil ut av køen noen biler foran oss og foretar en forbikjøring på en forholdsvis uoversiktlig bakketopp. Blålyset kommer på taket, og etter ca. 1 km har vi innhentet og stoppet bilen. Den unge damen i bilen måtte inn i UP-bilen til en liten prat. Her får hun se sin egen kjøring på den lille TV-skjermen, og hun må medgi at forbikjøringen ikke var helt god.



Noen av de sivile UP bilene er utstyrt med avansert måle- og fotograferingsutstyr. Her blir kjøringen tatt opp på video, og trafikanten kan få se sin egen trafikkforseelse etterpå.

Tone hadde heller ikke sertifikatet med seg, og det ble sjekket opp via radioforbindelse med politikammeret at hun hadde lovlig førerkort. Heldigvis var ikke forbikjøringen så grov at det var tale om inndragning av førerkortet. Vidar Aardal skriver ut en midlertidig kjøretillatelse slik at hun kan kjøre lovlig videre. På vårt spørsmål om hva hun mener om politiets overvåking av trafikken, får vi et pent smil og en forsikring om at hun mener at det er både riktig og nødvendig.

Neste onsdagskveld er trafikken mindre. Nå er Vidar Aardal sammen med overkonstabel Roar Hjerpekjøn. Denne gangen kjører

vi en Volvo i 240 serien. Det er også denne gangen først og fremst E 18 som skal overvåkes, men det blir også en tur oppover Bispeveien. Her passerer en hvit Toyota oss og gjennomsnittsmåleren settes i gang. Vi legger oss godt bak og farten måles til 93 km/t. Vi foretar flere målinger oppover, men farten er forholdsvis konstant.

Ved Revetal reduserer bilen farten så det er tydelig at sjåføren tar hensyn til fartsreduksjonene gjennom tettbygde strøk. Vi følger etter bilen til Svinevold, men der lar vi Toyotaen dra videre. Vi drar igjen over på E-18, kjører syddover mot Undrumsdal. Bak oss kommer en Golf i stor fart. Den passerer oss og fartsmåleren settes i gang. Vi øker farten, men legger oss godt bak.

Gjennomsnittsmåleren viser 118 km/t og det er for fort. Blålyset kommer på taket og vi akselererer

for å innhente bilen. Ved innkjøringen til By The Way stopper vi. Den unge damen som skulle til Arendal må gi fra seg førerkortet, men hun får en midlertidig kjøretillatelse så hun kan kjøre fram til bestemmelsesstedet. Det blir hennes siste tur bak rattet på en tid. Det er ikke opp til karene i UP-bilen å bestemme hvor lang tid det skal gå før hun igjen får tilbake lappen.

Det er helt på det rene at den trafikkovervåking som politiet gjennomfører både med uniformerte og sivile mannskaper på vegene våre her i fylket, er en medvirkende årsak til at vi det første halvåret i år har fått en merkbar reduksjon i antall trafikkulykker i Vestfold. Politiet og vegvesenet har her store oppgaver som må løses i fellesskap framover hvis vi skal greie å få ulykkestallene ned på et enda lavere nivå.



Vidar Aardal har stoppet opp for å ta et nærmere overblikk over kjøringen på toppen av Bakkelandsbakken.

VELLYKKET PENSJONISTTUR MED «MODEREN»

Av Marit Wroldsen Dahl

Torsdag 11. juni ved 10.30 tiden reiste en forventningsfull gjeng ut fra Horten brygge med den rosa fergen «Moderen» for å oppleve en 7 timers sight-seeing på fjorden inklusiv middag på Reinskaus Hotel i Drøbak. Frokosten hadde vi da allerede inntatt på Hotel Ocean i Horten noe tidligere, og mette og spente la vi fra kai. Værgudene var med oss fra starten av, sola skinte fra en lettskyet himmel og en frisk vind rusket oss i håret. Overfarten til Drøbak var absolutt en opplevelse. Med trekkspill på dekk var stemningen på topp under hele overfarten og en blid og hyggelig arrangementskomitee serverte frukt og brus. Det var ikke vanskelig å se at våre pensjonister stortrivdes på den romslige fergen hvor man hadde god tid og anledning til å prate med tidligere kollegaer.

Da vi la til kai i Drøbak blåste det noe friskere, og det var nok behagelig for mange å føle fast



Stemningen var på topp på dekk. Olav Gustavsen sørget for trekkspillmusikken.



Her ser vi de tre medlemmene av arrangementskomiteen, Anne M. Johansen, Nils Mehammer og Kjerstin Runå, sammen med den populære pensjonistvennen Annlaug Wold.

grunn under føttene igjen. Etter en passe spasertur på 5—10 minutter var vi på Reinskaus Hotel, hvor vi ble servert en bedre middag. Etter måltidet benyttet Dannevig anledningen til på vegne av alle pensjonistene å takke arrangementskomiteen for en hyggelig tur og et vellykket arrangement. Med et smil la han til at han håpet vi alle ville beholde maten med tanke på overfarten tilbake til Horten. Det blåste nemlig stadig friskere og vi skulle snart bli satt på prøve, alle sammen.

Kaffe og kaker hadde arrangementskomiteen sørget for på hjemturen og det smakte nydelig, men det var vanskelig å beholde kaffen i koppen! Mange artige episoder

oppsto som følge av bølgene, og inn under tak måtte vi alle til slutt. For de sjøsterke av oss ble hjemturen «forfriskende og spennende», mens enkelte andre muligens vil betegne den som «litt vel tøff og langvarig». Men det er nå engang slik at på båtturer er man svært væravhengig.

Da vi ved 17.30-tiden la til ved Horten kai, pustet nok noen og enhver lettet ut etter en «frisk» overfart, men alle med humør og helse i behold! Det var i det hele tatt en svært munter og lystig gjeng som tok avskjed den ettermiddagen, noen ble hentet på kaia, mens andre ble fraktet hjem i buss.

Arrangementskomiteen skal ha all ære av et vellykket og annerledes arrangement og en årlig og svært populær tur.



Ikke alle var like trygge i båt! Thorleif Andersen tok tidlig sine forhåndsregler!

BARN OG SYKLING ER FINT, MEN IKKE U FARLIG

359 av tilsammen 949 skadde/drepte syklister i trafikken i 1985 var barn. Hvert tredje offer var et barn. Det er mange, men allikevel bare toppen av isfjellet. Det er grunn til å tro at fallulykker (aleneulykker) med sykkel omfatter et meget større antall skadde barn.

Et av våre største forsikringselskaper har tatt for seg barneulykker som det kreves erstatning for, og konkluderer med at av barneulykker generelt — (trafikk i alle former, lek, ski/aking, hjemmeulykker m.v.) — utgjør skadene ved sykling hele 20% — altså hver femte barneulykke.

Det utbetales tildels store erstat-

ninger — noe som igjen peker i retning av betydelige personska-der. Og det er meget ofte hodet det går ut over.

Anskaff sykkelhjelm til barna, sier Trygg Trafikk. Det finnes gode tilbud på markedet av lette hjelmer som er enkle å ta av og på. De har god ventilasjon og irriterer ikke huden. Men husk at en hjelm ikke alltid er en hjelm. Hjelmer er laget for å dekke forskjellige behov, og her dreier det seg om en sykkelhjelm som ikke er det samme som en ishockeyhjelm osv. La hjelmen bli in — å la være er «høl i hue», uttaler Trygg Trafikk, som gjerne står til tjeneste med råd til foreldre og andre pårørende.



Hjelm er både nyttig og tøft.

T-SKJORTE MED VEGVESENEMBLEM

Endelig er den kommet, T-skjorten med vegvesenemblem. Du får den ikke gratis, men for ca. kroner 40,- kan du bli eier av vegvesenets egen T-skjorte. I Vegdirektoratet er det lagt vekt på at skjorten skal holde en høy kvalitet, sier Karin Hafstad på informasjonskontoret.

Det er nødvendig med en nogenlunde oversikt over hvor mange skjorter vi skal lage i første omgang, sier hun. Vi vil derfor spørre om hvor mange som kan tenke seg å kjøpe en slik skjorte. Vegkontorene skal nå hente inn en oversikt over hvor mange som kan være interessert i skjorten.

Her i Vestfold har vi gått ut med en liten forespørsel til alle ansatte. Vi håper at de aller fleste vil anskaffe seg denne fine T-skjorten. Husk å svare så fort som mulig. Det er Torun Borgersen på vegkontoret som til slutt skal ha bestillingene, så hvis du er sent ute med din bestilling så ring henne så



Nå kan du få kjøpt T-skjorte med vegvesenets emblem. Vegdirektoratet regner med at skjorten skal bli populær.

snart som mulig.

T-skjorten er bare det første tilbudet. Senere vil det bli mulig å få kjøpt slips og skjorter, og det

kommer kanskje også en vegvesenbag om en tid. Vestfolder'n vil følge med i det som skjer, og melde fra når det kommer nye tilbud.

STATENS VEGVESEN JUBILERER

Vegdirektoratet fyller 125 år i 1989. I den anledning er det nedsatt en jubileumskomiteé hvor vår vegsjef Johan Lepperød er med. Komiteen har allerede hatt et møte for å se nærmere på hvordan dette jubileet skal markeres. Det duger ikke å markere at Vegdirektoratet er 125 år. Komiteen er av den oppfatning at det må hete Statens vegvesen — 125 år. Dette skal avklares med vegdirektøren med det første.

Det var 16. april 1864 at det ble bestemt at Vegvesenet skulle utbygges som egen etat. I de 125

år som har gått siden starten, har det skjedd mye som bør feires. Starten på feiringen bør skje i Vegdirektoratet og deretter kan det feires over det ganske land resten av året. Det vil være naturlig å starte feiringen i Vegdirektoratet på selve jubileumsdagen 16. april 1989.

Jubileumskomiteen anbefaler at den lokale feiringen kan ta utgangspunkt i en lokal veghistorisk sak eller legges til en vegåpning e.l. Vegdirektoratet kan også lage en «vandretstilling» som fylkene

kan benytte seg av i forbindelse med den lokale markeringen. Alle utadrettede arrangementer i 1989 bør markere 125 årsjubileet.

Det kan kanskje være riktig med et festskrift som på en lettfattelig måte presenterer milepæler i vegvesenets historie. Småartikler til utdeling kan også være aktuelt. Kanskje også et jubileumsslagord kan være på sin plass, f.eks. Statens vegvesen — 125 år i samfunnets interesse.

En frimerkeserie kan også være naturlig i en så viktig sammenheng. Dette må avklares med postverket.

I forbindelse med et slikt jubileum er det muligheter for å slippe fantasien løs. Foreløpig har vi god

LANDSOMFATTENDE AKSJONSDAG FOR VEGARBEIDERNE - BILISTENE MÅ REDUSERE FARTEN FORBI VEGANLEGG

Av Marit Wroldsen Dahl

Tirsdag 16. juni gjennomførte States Vegvesen, Norsk Arbeidsmandsforbund, Trygg Trafikk og Asfaltentreprenørenes Forening en landsomfattende aksjonsdag for å få bilistene til å redusere farten forbi veganlegg. Over hele landet delte vegarbeidere ut informasjonsbrosjyrer og blomster til hensynsfulle bilister.



Morten Tønnesen og Jan Syver Bråthen fikk i oppdrag å dele ut blomster og brosjyrer til trafikantene i Presterødkrysset på aksjonsdagen, og det gjorde de med et smil!

At vegarbeiderne virkelig har grunn til å være engstelige gir vegvesenets automatiske hastighetsmålinger håndfaste bevis på: I forbindelse med legging av asfalt på E 6 i Vestby i Akershus i fjor sommer ble det målt hastigheter på opptil 123 km/t forbi arbeidsstedet!

Fartsgrensen var tydelig merket med 60 km/t.

I forbindelse med aksjonsdagen er det også utlyst en idekonkurranse blant vegarbeiderne. Alle som jobber på vegarbeidssteder oppfordres til å komme med forslag om hvordan arbeidsmiljøet til veg-

tid, men tiden kan fort fly fra oss så lenge vi bare sitter og jobber med de daglige gjøremålene. Vestfolder'n tar hermed sjansen og kaster seg ut i jubileumsforberedelsene.

Kom med forslag til aktiviteter som kan markedsføre etaten i jubileumsåret. Vi skal gjøre ideene kjent, og bringe dem videre til jubileumskomiteen.

arbeiderne kan forbedres — så vi vil ønske dere lykke til — vi forstår at her trengs det gode ideer!

I alt 500 orange nelliker ble delt ut i Presterødkrysset ved Tønsberg i løpet av timen aksjonen pågikk. Blomstene var en liten hilsen og påminnelse om vegarbeidernes vanskelige og utsatte situasjon der de står med ryggen mot trafikk som passerer i høye hastigheter mens vegarbeideren både skal ivareta jobben sin og egen sikkerhet.

Bakgrunnen for denne aksjonen er at man ser at stadig fler og fler vegarbeidere vegrer seg for å arbeide på sterkt trafikkerte veier.

Vegen er deres arbeidsplass og arbeiderne har krav på sikkerhet og et forsvarlig arbeidsmiljø. I stedet opplever vegarbeiderne en arbeidsplass midt ute i en stadig mindre hensynfull trafikk.

HALVÅRSRAPPORT FOR FØRSTE GANG

Vi har nå fått utarbeidet en situasjonsrapport om virksomheten i 1. halvår. Rapporten er i første rekke beregnet på internt bruk, og den er sendt ut til samtlige ansatte.

Det er første gang vi har laget en slik rapport, og den må så langt sees på som et første famlende forsøk. Rapporten kan sikkert bli bedre senere, og vi trenger i den forbindelse dine signaler på hva du savner. Gi disse signalene tjenesteveg, så vil din avdelingsleder notere seg de forslag som kommer inn.

MIN MENING OM PIGGDEKK OG ASFALTSLITASJE

Av Jan Haugerød

Det er nå om sommeren at vi ser resultatene av den slitasjen piggdekkene har forårsaket på asfaltdekkene våre. I særlig grad gjelder dette på E 18, men også mange andre vegstrekninger har stor slitasje. Piggdekkene må ta skylden for den overveiende del av denne slitasjen som gjør at vi hvert år må bruke en stor del av vedlikeholdsbudsjettet til å fornye nedslitte asfaltdekker. Ifjor brukte vi ca. 23,5 mill. kroner av et totalt vedlikeholdsbudsjett på 70,5 mill. kroner til legging av nye asfaltdekker. Hadde vi ikke hatt denne asfaltslitasjen, kunne vi redusert dekkeleggingen vesentlig, og brukt pengene til andre viktige vedlikeholdsgaver.

Vi har denne gangen spurt noen av våre ansatte om deres mening om det å bruke piggdekk om vinteren. — Gir piggdekkene en så god sikkerhet at vi bør beholde dem, eller bør de forbys for å spare penger på vedlikeholdsbudsjettene?

Nils Inge Skjevik
vedlikeholdsavdelingen:

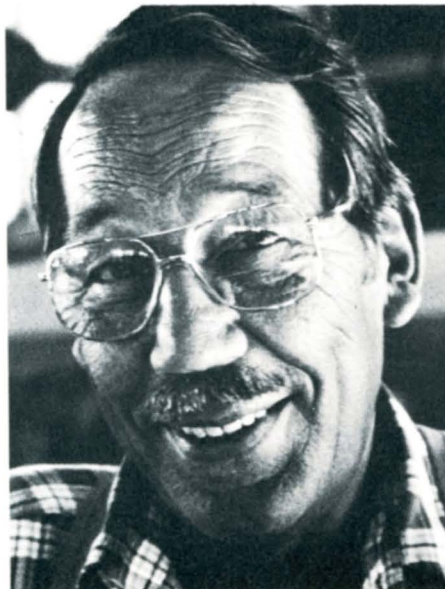


Jeg har ikke hatt så sterke meninger om dette forholdet, men etter å ha lest gjennom forskjellige forskningsrapporter, tror jeg det vil være riktig at vi får et forbud mot å bruke piggdekk på personbiler. Jeg tror at gevinsten ved å bruke piggdekk er så liten, at det ikke er samfunnsmessig økonomisk å beholde dem. Vi ser det tydelig her i Vestfold hvor mye piggene sliter på asfalten, og hvor mye som må legges av asfaltdekker hvert år for å få bort sporene.

Stort sett har vi bar vegbane i store deler av vinterhalvåret, og jeg tror at trafikantene vil kunne tilpasse farten de få dagene vi har spesielt vanskelige kjøreforhold.

For oss i vedlikeholdet ville det antakelig bli nødvendig å yte mer service i form av mer strøing, særlig på de mindre trafikkerte vegene. Det er også interessant at det nå utvikles nye kjettingtyper som er enkle å bruke der det er spesielt vanskelige forhold.

Roald Karlsen,
maskinavdelingen:



Dette er et vanskelig spørsmål som det ikke er lett å ta stilling til. Ingen er vel i tvil om at det er fordeler ved å slippe pigger, både med hensynet til en selv og samfunnet.

Jeg stiller allikevel spørsmålstegn ved om det er riktig sett fra et sikkerhetsmessig synspunkt å forby piggdekk. Pr. i dag har vi etter mitt syn ikke gode alternativer til piggene selv om det har vært prøvd ut forskjellige dekktyper med bedre gripeevne enn det dagens vinterdekk har.

Jeg føler en sikkerhet ved å bruke piggdekk vinterstid. De gir bedre styring og en effekt ved bremsing som jeg ikke føler å ha ved bruk av dekk uten pigger. Derfor vil jeg foretrekke å beholde piggdekkene.

Odd Tandberg,
vedlikeholdsavdelingen:



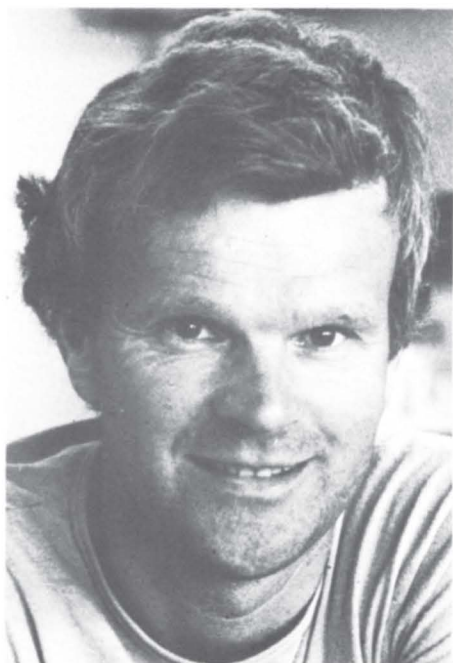
For min egen del vil jeg helst beholde piggdekkene. Jeg tror at jeg kjører bedre og sikrere med pigger, men jeg vet ikke om det er riktig. Særlig tror jeg at piggene er

en stor fordel sikkerhetsmessig sett ved kjøring på islagt veg.

Det er på det rene at piggdekkene sliter mye på asfalten, og hvis jeg skal se på dette forholdet fra vegvesenets side, må det absolutt være en fordel å få bort piggene.

Hvis vi får et piggdekkforbud, tror jeg at vi i en overgangsperiode vil få flere trafikkulykker, men en konsekvens av dette må bli at fartsnivået går ned, og det kan være en fordel.

**Stein Linnestad,
anleggsavdelingen:**



Jeg tror ikke at piggdekkene løser alle trafiksikkerhetsproblemer på vinterstid, og derfor er jeg i utgangspunktet for et forbud mot å bruke piggdekk. På den annen side er det visse grupper som erfaringsmessig kjører fort. Det er særlig den yngste gruppen av sjåfører.

Jeg mener derfor at disse bør få anledning til å bruke piggdekk. Denne unge gruppen av førere bør så følges opp etterhvert, og i løpet av noen år bør de læres opp til å kjøre på vinterføre uten pigger. På denne måten vil piggdekkslitasjen på vegene bli vesentlig redusert i forhold til i dag.

MOPEDISTER OG MOTORSYKLISTER MER ULYKKESUTSATT OM SOMMEREN

— Personer på moped, motorsykkel og sykkel har en større andel av drepte og skadde i juli og august enn ellers i året. Ulykkene skjer i stor grad utenfor tettstedene, og i tiden 12.00—15.00. I sommermånedene er mopedistene og motorsyklisterne mer utsatt for møteulykker og utforkjøringsulykker, sier overingeniør Thor Lie i Vegdirektoratet.

— Variasjonene for juli og august henger sammen med endrede reisevaner i feriemånedene. Tallene betyr ikke nødvendigvis at det er farligere å kjøre på sykkel, moped eller motorsykkel på sommeren enn resten av året, forteller Thor Lie. Når på dagen ulykkene skjer har også sammenheng med at ferietrafikken avvikles på en

annen tid av døgnet enn trafikken ellers i året.

Også for personbil skjer det på sommeren flere ulykker utenfor tettsted enn andre tider på året. En større andel av ulykkene er utforkjøringsulykker, og fler enn ellers skjer i ettermiddags- og de tidlige kveldstimmene fra kl. 15.00 til kl. 21.00.

— Den klare overvekten av utforkjøringsulykker med personbil om sommeren betyr at det er større fare for å kjøre ut med bil i juli og august enn resten av året, sier Thor Lie.

Grunnlaget for ulykkesoversikten er data om ulykker som har skjedd i 1983-85. Oversikten er laget av Vegdirektoratet.



Ulykkesstatistikken viser at mopedister og motorsyklister er mer ulykkesutsatt om sommeren enn ellers i året.

DEN NYE ARBEIDSDRESSEN

Av Jan Haugerød



Adolf Akerholt fra vedlikeholdsområde 1 har prøvd ut ett eksemplar av den nye arbeidsdressen noen uker i sommer.

Vegvesenets nye arbeidsantrekk har i noen uker i sommer vært ute på prøving i driften. Hvert fylke har fått en dress til utprøving, og hos oss har det vært Adolf Akerholt i vedlikeholdsdistrikt 1 som har brukt dressen.

Den nye dressen blir mer synlig enn den gamle under alle forhold. Det er synlighet og sikkerhet som har vært de viktigste momentene for utforming av dressen, sier førstekonsulent Thore Larsen i Vegdirektoratet til Vestfolder'n. Dressen er blå på bena og skuldrene og resten er orange. Dressen er også utstyrt med langt mer refleks enn våre tidligere arbeidsantrekk. Larsen understreker at det fortsatt kan bli noen endringer og justeringer på kjeledressen før den settes i produksjon. Dressen skal introduseres i forbindelse med at den første av 90-årenes vegstasjon åpnes i Telemark 13. oktober i år.

I tillegg til at dressen er godt utstyrt med refleks, er det heller ikke vanskelig å se at det er en vegvesendress. Vegvesenets emblem pynter ryggen på dressen og det er også et godt synlig vegvesenmerke på venstre brystlomme. Videre får dressen et bedre snitt og design enn våre tidligere arbeidsantrekk har hatt. Tore Larsen i Vegdirektoratet sier at disse endringene er et ledd i markedsføringen og profileringen av etaten, nå skal vi på alle måter bli mer synlige ute på vegen.

Men hva så med synspunkter fra våre egne. Adolf Akerholt som har brukt dressen i noen uker, syns at den er svært bra. — Det er en fordel at dressen har mer refleks enn tidligere, sier han. Da blir vi mer synlige ute på vegen, og det er tross alt der arbeidsplassen vår er. Vi må synes i trafikken, hvis vi skal kunne arbeide under sikkerhetsmessig forsvarlige forhold. Jeg syns også det er riktig at vi nå

EN HYLLEST TIL VEGEN

Mari Bjørgan «ferierer» i Vestfold. Hun er Simone i farsen «Hotell i særklasse», som spilles på Hotel Klubben i sommer. Hun bor i Stavern. Hver eneste dag pendler hun fram og tilbake, for Stavern er den deiligste by jeg vet om på denne jord, sier hun i et intervju i Tønsbergs Blads sommerside onsdag 15. juli.

I intervjuet spør hun om hun får lov til å sende en hilsen, og hvem kan finne på å nekte henne det. I hvert fall ikke avisens journalist, som selvfølgelig bringer Maris hilsen videre.

Maris hilsen går til vegsjefen, og den lyder slik:

— Takk for den fine veien utenfor Sandefjord. Hilsen Mari.

Da vår øverste sjef var på ferie, tok driftssjefen skjeen i sin egen hånd og sendte følgende kort tilbake til Mari:

Kjære Mari Bjørgan

Jeg kvitterer for hyggelig hilsen i Tønsbergs Blad 15.7.87.

De sies om din profesjon at vegen til suksess er lang og smal. Vær forvisset om at det også gjelder hos oss.

Jeg vil se til at din oppmuntrende bemerkning når fram til de mange vegfolk som med ulike bidrag har skapt E 18 forbi Sandefjord.

Vi ønsker også i framtiden å kunne tilby deg veger i særklasse når du kjører i Vestfold.

17 ÅRINGER FÅR KJØRE BIL

Øvelseskjøring med bil er nå tillatt fra man fyller 17 år. Tidligere var aldersgrensen 17½ år. For øvelseskjøring med moped er aldersgrensen senket til 15 år.

Dette er de viktigste endringer i Vegtrafikkloven pr. 1. juli i år.

En som har hatt førerkort i minst 3 år skal fungere som ledsager og instruktør. Øvelseskjøringen kan foregå enten ved en vanlig kjøreskole eller helt privat.

viser klart og tydelig hvem vi er. At vi har fått et godt synlig vegvesenmerke på ryggen, er ikke mer enn mange private bedrifter har hatt i lange tider. Jeg syns at dette er positivt.

Akerholt har bare mindre merknader til den nye dressen. F.eks. mangler det tommestokklomme på den dressen han har. Det regner han med vil bli rettet opp når dressen settes i produksjon.

Ikke alle av våre egne ansatte er like fornøyd med det nye antrekket. Dressen var i noen dager utstilt på lageret på vegsentralen, og Nils W. Berg kan fortelle til Vestfolder'n at flere av våre ansatte i driften som så dressen syns at den var noe for fargesprakende med refleks og vegvesenemblem.

Vi får tro at dette bare er et overgangsfenomen, og at alle etter hvert vender seg til den nye dressen når den kommer for fullt en gang ut på høsten.

Nå skal vi vise hvor vi kommer fra. Vegvesenets nye arbeidsantrekk har et godt synlig vegvesenemblem på ryggen.



STØYPROBLEMENE I HOLMESTRANDS-TUNNELN UTBEDRES

Av Henning Røed

Holmestrandstunnelen ble åpnet i mai 1983 og i oktober samme år kom de første klagenene fra 3 beboere oppå fjellplatået. Det overføres klakkelyder fra tunnelen gjennom fjellet. Støynivået var sterkt temperaturavhengig da de økte ved omslag i temperaturen om høst/vår mens støyen uteble vinter/sommer.

Vegkontoret har lagt ned et betydelig arbeid for å finne årsaken til støyen som kommer fra tunge lastebiler i det de passerer over et parti på ca. 100 m i nordenden av tunnelen.

Dette var et av de første problemene som Betongdekkutvalget for E 18 fikk på bordet.

Det er foretatt en rekke målinger både av kantroising mot fugene og lastoverføring i fugene. Videre er de fugene som forårsaket klakkelydene lokalisert.

Utvalget konkluderte med at det var mangelfull lastoverføring mellom fugene. Dette kombinert med bølgerrefleksjon eller resonans fra et par markerte knusningssoner overførte klakkelydene til husene oppå fjellplatået.

Manglende lastoverføring i fugene vil på sikt også medføre risiko for materialvandring under fugene med tiltagende «trapping» som konsekvens.

Utvalget anbefalte derfor at lastoverføringen mellom fugene ble forbedret.

Etter en del undersøkelser i markedet viste det seg at det ikke fantes noen fullgod og rimelig løsning på dette problemet. Det var de som påsto at dette klarer man ikke med rimelige midler. Gjennom Norcem Cement's representant i PIARC, Nils Pedersen, fikk Vegkontoret kontakt med et amerikansk firma som hadde en metode



Klakkelydene fra betongplatene i Holmestrandtunnelen ble i sommer forsøkt fjernet. Metoden er helt ny, og det blir spennende å se om platene vil holde seg i ro i tiden framover.

som sannsynligvis ville løse problemet.

Produktet var så nytt at man ikke kunne garantere et vellykket resultat.

Metoden gikk ut på å bore ut sylindere med 15 cm diameter midt i fugen for så å støpe fast en spesiallaget dybel i dette hullet. Det skulle monteres en LTD (Lastoverføringsenhet) i hvert hjulspor. Arbeidet ble utført i uke 22-23 samtidig med andre vedlikeholdsarbeider i tunnelen. Arbeidet ble utført om natten, mens trafikken gikk som normalt om dagen. Dette satte krav til kort herdetid til den mørtelen som skulle brukes, slik at denne hadde tilstrekkelig fasthet når trafikken ble satt på om morgenen. Det viste seg at den mørtelen som vi fikk fra USA ikke holdt mål. Ny mørtel fra Betocem ble testet og skaffet på 1 døgn varsel og denne holdt ca. 40 Mpa etter 2 timer, det vil si samme fasthet som dekket forøvrig.

For å sikre heft mellom betongplatene og den ferske mørtelen ble hullene rillet innvendig med utstyr som vi leide fra leverandøren av LTD'ene.

Arbeidet ble utført i regi av dekkeseksjonen, men med lånte folk, Bjørn Lindseth og Einar Larsen fra område 1.

Fordi både utstyr og metode var ukjent, var arbeidet noe famlende i begynnelsen. Men etterhvert som man ble dus med utstyret gikk arbeidet meget bra. Det viste seg at det var boring av hullene som var den mest tidkrevende operasjonen, og for å øke borekapasiteten leide vi inn PÅS-Bbygg.

Både boring og rilling ble utført med utstyr lånt fra laboratoriet.

Etter at vi fikk ny mørtel fra Betocem, som også instruerte oss i håndtering av denne massen, gikk selve monteringen raskt unna.

Totalt har hele arbeidet kostet oss ca. 80 000 kr. eller 1052 kr. pr. stk.

BETONGEKSPERTER PÅ VESTFOLDBESØK

Av Jan Haugerød

Vestfold er betongfylke nr. 1 i Norge. Det kan vi slå fast når Vegdirektoratet velger å ta med en internasjonal betongkomité på besøk til fylket vårt for å vise fram norske betongdekker på sitt beste. Torsdag 3. juni var det at utlendingene kom på Vestfold-besøk, og både vegsjefen og driftsjefen måtte slå til med orienteringer på fremmede språk.

Turen til Vestfold var et ledd i et 2 dagers Norges-besøk som ble arrangert av Vegdirektoratet. Deltakerne kom fra en rekke europeiske land både i Øst- og Vesteuropa. Det var også en representant fra Japan blant det 25



Den nye betongen på Klinestad—Tassebekkparsellen ble studert svært så nøye. Det er ikke hver dag man har anledning til å ta og føle på verdens beste betongdekke.



I Holmestrand kunne Wenche og Wenche fra regnskapsseksjonen by utlendingene på kaffe og wienerbrød. Et svært så hyggelig innslag i det fine været.

Det som gjenstår før vi kan si oss ferdig med dette arbeidet er måling av lastoverføringene mellom fugene og sammenligne disse tallene med tidligere målinger.

Skal vi trekke noen konklusjon av dette må det være «Sløyf ikke dyblene i et betongdekke. Vi må være villig til å betale for kvalitet.»

utenlandske betongekspertene. Fra Vegdirektoratets side var det Theodor Borchgrevink som var ansvarlig.

Borchgrevink sier til Vestfolder'n at det ikke er tilfeldig at Vestfold ble valgt som fylke for befaringen. Vestfold har de siste årene lagt mer betong enn noe annet fylke, og betongdekket på den nye E 18 parsellen Tassebekk—Klinestad er kanskje det beste og meste slitesterke som til nå er lagt noe sted i Europa.

Første stopp på turen var tunnelen i Holmestrand. Her ble delegasjonen ønsket velkommen av vegsjef Lepperød og driftssjef Setsaa. I det fine været var også Wenche og Wenche fra regnskapsseksjonen på plass i orange kjeledresser og serverte kaffe og kringle. Et tiltak som ble svært så positivt mottatt av kaffetørste betongekspertene.

Etter befaringen i tunnelen, og en lunsj på stedets nye hotell, gikk turen videre sydover i fylket. Neste

Forts. neste side —



Driftssjef Setsaa og Shigeru Iwama fra Japan diskuterer betongen på E 18.

stopp var parseldelet mellom det nye og gamle betongdekket ved Klinestad i Sandefjord. Her ble betongen studert nøye og praten gikk livlig om pigger og vegslitasje. Det var tydelig at mange av betongfolkene var svært overrasket over den slitasje som vegdekket blir utsatt for på grunn av piggdekkene vinterstid. Flere av

karene kom også fra land hvor piggdekk ikke blir brukt.

Etter at turen til Vestfold var vel gjennomført, fikk betongeksperterne også anledning til å studere betongsliteren i Slemmestad. En maskin som i løpet av en uke sliter like mye betong som vanlig trafikk gjør på 10 år.

TAUSHETSPLIKT FOR ANSATTE I STATENS VEGVESEN

Arbeidsgiver kan pålegge arbeidstakere taushetsplikt om det de har skaffet seg kjennskap til i tjenesten. Dette kan gjøres uten

spesiell hjemmel i lov. Men arbeidstaker kan ikke straffes for brudd på taushetsplikten uten hjemmel i lov.

Forvaltningslovens § 13 sier imidlertid at enhver som utfører et arbeid for et forvaltningsorgan som vegvesenet er, plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til

NÅ KOMMER ETATSNÅLENE TIL PENSJONISTENE

Den lille etatsnålen som Vegdirektoratet fikk laget i vinter, kommer nå også til pensjonistene.

Det er nå produsert nåler til alle vegvesenets pensjonister, og nålene vil bli sendt ut i aller nærmeste framtid. Kanskje de allerede er sendt når dette nummer av Vestfolder'n foreligger ferdig trykket. De av pensjonistene som ikke måtte ha fått tilsendt nålen i løpet av en måneds tid, må si fra til Annlaug Wold på vegkontorets personalseksjon.

HUSK

kjørelyset

det som vedkommende får vite i tjenesten om

noens personlige forhold tekniske spørsmål samt drifts- og forretningsforhold som det er av betydning å hemmeligholde.

Denne taushetsplikten gjelder også etterat arbeidstakeren har sluttet i sitt arbeid.

Taushetsplikten innebærer ikke bare å tie om det en har fått vite, men også å passe på at andre ikke får tak i dokumenter eller notater som kan gi opplysninger om det.

Brudd på taushetsplikten etter forvaltningsloven er straffbart etter straffelovens § 121.

Spørsmålet ble behandlet i ledermøte 27. mai 1987 og det ble vedtatt ikke å innføre underskrift på taushetserklæring. Nyansatte vil bli orientert om taushetsplikten ved ansettelsen. Øvrige ansatte vil bli informert via kontornytt og eventuelt også i avdelingsmøter.

BILTILSYNET SLÅR TIL MOT DÅRLIGE KJØRETØY

Fra og med denne sommeren vil biltilsynet intensivere utekontrollene, sier underdirektør Ingar Tenold, Vegdirektoratets Vegtrafikkavdeling: — Ikke minst vil vi rette oppmerksomheten mot mopeder og tunge motorkjøretøy.

— Men også personbilene vil bli fulgt med et våkent øye. Det er særlig lys/refleks, bremses, styring/forstilling, støtdempere/fjærer og dekk som vil ha vår årvåkenhet.

— I sommer vil kontrollene bli lagt opp slik at de i størst mulig grad

legges til tider og steder med høy ulykkesrisiko.

— Utekontrollene avslører ofte feil på bremses som i det vesentlige skyldes slitasje og manglende vedlikehold, framholder Tenold. Også overskridelser av tillatte vektor og dimensjoner er ofte forekommende.

— En virkning av biltilsynets kontroller er også at den har en positiv innvirkning på trafikantatferden generelt, sier underdirektør Ingar Tenold.



Nå gjelder det å holde bilen i forskriftsmessig stand. Biltilsynet har intensivert utekontrollene fra og med denne sommeren.

Personallytt

50 ÅR

Frank Skog, 22. september.

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

TILSATT I 25 ÅR

Adolf Akerholt, 3. september.

Ivar Foss, 24. september.

Sverre Hoff, 25. september.

PENSJONISTER SOM FYLLER ÅR 70 ÅR

Kristian Jahren, 24. september.

Leif Haugen, 26. september.

80 ÅR

Arne Hannevold, 26. september.

NYE PENSJONISTER

Kari Brekke

Arne Egil Dahl

VI ØNSKER VELKOMMEN

Arne V. Eileraas, grunnboringsseksjonen

Liv Kari Skudal, praktikant anleggsavdelingen

Hilde Jeppesen, praktikant anleggsavdelingen

Harald Løkeberg, praktikant planavdelingen

REIDAR JØRGENSEN TIL TRONDHEIM

I høst er det Reidar Jørgensen ved trafikkseksjonen som skal reise på den halvårige etterutdanningen for ingeniører ved NTH i Trondheim. Opplæringen varer fra 1. september til 15. januar neste år.

Tidligere har Christ Heimdal fra vedlikeholdsavdelingen og Rune Lundquist fra planavdelingens utredningsseksjon vært gjennom denne tilleggsutdanningen.

Vår gamle museumsgjenstand er nå på plass. Swalöf knuseren er pusset opp og plassert foran det nye administrasjonsbygget på vegsentralen.

