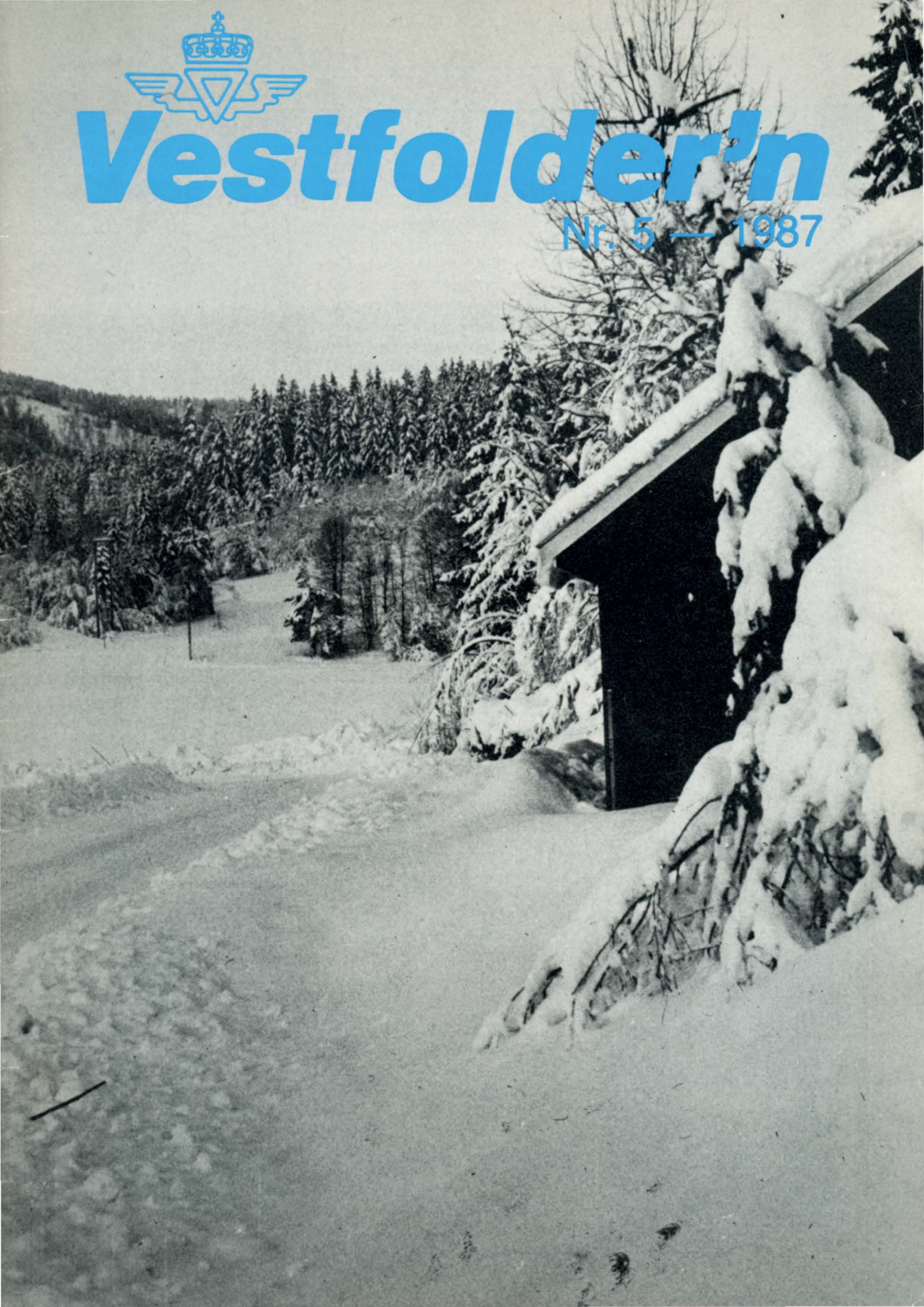




Vestfolder'n

Nr. 5 — 1987





Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 5 DESEMBER 1987
13. årgang

Redaktør:
Torun S. Borgersen

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
Vegsjefen har orden	3
Norsk veg- og trafikkplan	4
Vegdirektøren på besøk.....	5
Møte i pensjonistforeningen.....	6
Nytt betongdekke på 3 uker	7
Vegger ned og vegger opp	8
Piggdekk og asfaltslitasje	9
Statens bilsakkyndiges foreningen 60 år	10
Endelig Andebu	11
Anleggsmidler til fylkesveger	12
Intervjuer med flere som slutter	13
Vedlikehold av betongdekker, studietur i USA	16
Martin Nordkvelle har overtatt museumssakene	17
Med biltilsynet på studietur	18
Biltilsynet på lastebilmesse	20
Brannøvelse	21
Kryssord	22
Olabilkontroll på Hovlandbanen	
Ås vegsentral 40 års utvikling	24
Årsmøte i Vega	26
Uvær over Vestfold	27
Helseplan 1988	27

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE: *Vinterstemning i Andebu*

Kjære lesere og medarbeidere

Riktig god og trivelig jul til dere alle

Vi nærmer oss avslutningen på nok et aktivt arbeidsår. Om vi tenker etter, kunne sikkert enkelte oppgaver vært løst bedre. Slik vil det alltid være, når oppgavene og utfordringene både er mangfoldige og mange. Med de muligheter vi har, vil jeg likevel si at vi har løst oppgavene på en god måte, om ikke til alles tilfredshet.

Status for 1987 er at trafikken fortsatt øker sterkt i Vestfold, og mer enn landsgjennomsnittet. På E 18 er økningen ca. 5%. Til tross for det har vi registrert en gledelig nedgang i antall registrerte ulykker. Vi regner nå med vel 400 personskadeulykker i 1987. Det vil si ca. 15% færre ulykker i forhold til 1986.

Flere tiltak bidrar til det gode resultatet. Tilfeldige svingninger kan også forklare noe. Vi tror likevel at politiets energiske overvåkning og medias gode dekning og behandling av trafikksikkerhetsspørsmål er den viktigste årsaken.

Sammen med politiet og massemedia har vi i år gjennomført et interessant prosjekt, kalt Aksjon ulykkesstrekning. Hensikten har vært å få vurdert hvilket opplegg og hvilken innsats som gir størst effekt. Dette er en profesjonell tilnærming på oppgaver som bør videreutvikles og videreføres. Det er nødvendig om vi i større grad skal lykkes i trafikksikkerhetsarbeidet.

Vi har i 1987 registrert økt interesse og engasjement for raskere å få bygd ut det høytrafikkerte vegnettet. Industriens og næringslivets engasjement, spesielt knyttet til E 18 utbyggingen, er ett eksempel.

I Tønsberg-området tyder alt på at kommunene vil gå inn for en bompengoordning for å få løst trafikkproblemene. I Borre/Horten er det tatt initiativ for å få utredet en eventuell tunnelforbindelse under Oslofjorden til Østfold, den også bompengefinansiert.

Gledelig er det også at Vegdirektoratet ved tildeling av rammer for vegplanperioden 1990-93 klart har tilkjennegitt nødvendigheten av en raskere E 18 utbygging. Departementet og Stortinget har tidligere gitt uttalelse i samme retning. Vi forventer nå oppfølging i budsjett og vegplan.

Situasjonen for fylkesvegene er lite endret når det gjelder ordinære bevilgninger. Det er fortsatt liten vilje til å prioritere vedlikehold og utbygging/utbedring av fylkesveger. Resultatet er et dårligere fylkesvegnett og ingen muligheter til sikkerhetsmessig tiltak som bl.a. gang-/sykkelveger. Vi har likevel i år fått ekstrabevilgninger til to fylkesveganlegg, Z-554 utenom Melsomvik og omlegging av Z-285 til ny terminal for Sandefjord lufthavn. I tillegg har vi ved hjelp av statlige tilskudd pluss fylkes- og komm. midler forsterket fylkesveg Z-609 Håskenvegen i Andebu. Kommunene har dessverre fortsatt vanskeligheter med å få gjennomført Aksjon skolevegtiltak. Vi har imidlertid håp om at dette vil bedre seg. For egne midler har Borre kommune bygd Trimvegen til ca. en million kr. Trimvegen fullfører fylkesveg gjennom Holtandalen i Borre/Horten.

Utfordringene er mange og forskjellige. Vi forvalter store verdier for samfunnet, som ikke minst betyr mye for den videre utvikling. Samarbeidet med kommunene, fylkeskommunen og andre er viktig og omfattende. I tillegg skal vi betjene publikum på en tilfredsstillende og god måte.

Mange av våre ansatte har i perioder og tildels over lengre tid ytet ekstra for å få oppgavene gjennom. Det er prisverdig, men ikke holdbart i lengden. I tillegg til streng prioritering av oppgavene og rasjonalisering, må vi forvente at vi også får nødvendige ressurser for å løse de oppgaver vi har ansvaret for. Om så ikke skjer, kan det føre til en svekkelse, den politiske og demokratiske styringen, og nødvendigvis også til en dårligere service.

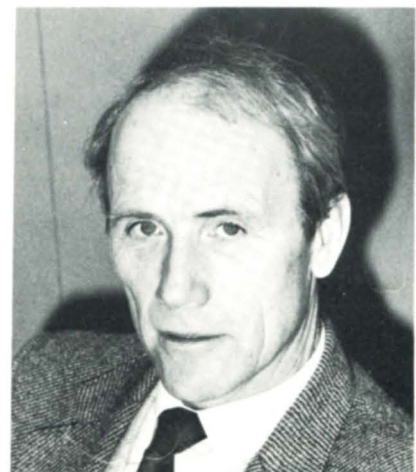
Av mer interne interesser bør bl.a. følgende nevnes.

- Omorganiseringen i vedlikeholdet er nå ferdig
 - Samarb. plan/drift er videreutviklet
 - Autosys. sluttføres i biltils. i løpet av året.
 - Rekrutteringene fortsatt vanskelig for en del stillinger
- Til slutt vil jeg nevne to særlig hyggelige hendelser
- Våre pensjonister startet egen forening i 1987 med stor deltagelse og engasjement.

Takk til dere alle.

- Vegdirektøren med følge gledet oss med besøk 11. november.
- Takk for god innsats og god samarbeide i 1987.

Johan Lepperød



Og så reviderer vi litt igjen:

NORSK VEG- OG VEG-TRAFIKKPLAN FOR 1990-93

OPPLEGG OG TIDSPLAN

Gamle dagers Norsk vegplan har fått et mellomnavn. Nå skal det hete «Norsk veg- og vegtrafikkplan «NVVP) for å markere at Statens vegvesen ikke bare har ansvar for bygging og vedlikehold av veger, men også for trafikken som bruker dem.

Som mange vil vite reviderer vi de 4-årige vegplanene med jevne mellomrom. Innen 1. mars neste år skal vegkontoret i hvert fylke ha utarbeidet en veg- og vegtrafikkplan for perioden 1990-93. Planen skal foreslå hvordan

riksvegnettet skal bygges ut og vedlikeholdes og hvordan biltilsynet skal ivareta sitt ansvar for trafikant og kjøretøy i denne perioden. Den mest interessante delen av vegplandokumentet vil for de fleste være *handlingsprogrammet* som konkret sier

- hvilke riksvegprosjekter som skal bygges i perioden
- hvordan vedlikeholdsmidlene foreslås brukt på riksvegene
- hvordan biltilsynet vil legge opp sitt arbeid med tilsyn, kontroll, registre-

ring etc. av trafikanter og kjøretøyer.

Når vegkontorets forslag til veg- og vegtrafikkplan for Vestfold foreligger 1. mars skal den sendes til behandling og uttalelse i kommunene, fylkeskommunen og andre berørte instanser. Samtidig sendes planforslaget til Vegdirektoratet. Alle uttalelser skal foreligge innen 1. juli da de vil bli oversendt Vegdirektoratet. Direktoratet bearbejder og sammenstiller alle fylkenes planer som grunnlag for en Stortingsmelding om Norsk veg- og vegtrafikkplan som skal behandles i Stortinget våren 1989.

SATSINGSOMRÅDER

Innen veg- og vegtrafikksektoren er det nye ugjort. Man har imidlertid innsett at man ikke kan rekke over alt på en gang med de menneskelige og økonomiske midlene man har til rådighet. Vegdirektoratet har derfor valgt ut følgende *satsingsområder* som innsatsen på landsbasis vil bli spesielt rettet mot ut over i 90-årene:

- Stamvegnettet
- tjenlig riksvegnett i byer og tettsteder
- framkommelighet for tunge kjøretøyer
- ferjesambandene

Det er ikke gitt at disse satsingsområdene er de riktige i alle fylker. De lokale problemer og behov i hvert fylke må legges til grunn for utvelgelsen av fylkets satsingsområder. Vi har derfor foreslått følgende satsingsområder i Vestfold:

- E 18 som motorveg gjennom fylket
- tilfredsstillende riksvegnett i byer og tettsteder
- forsterkning av hele riksvegnettet til 10 tonn helårs bæreevne, 8 tonn i teleløsningen
- bedre trafiksikkerhet
- trafikkavvikling på E 18 og i byene
- støyreducerende tiltak langs riksvegnettet
- publikumservice



Et mål i vegplanen er at E 18 skal bli motorveg gjennom hele fylket. Det er den eneste måten å få løst trafikkproblemene på.

VEGDIREKTØREN PÅ BESØK

Igjen var det duket for storbesøk i Vestfold. Onsdag 11. november kom vegdirektør Eskild Jensen med følge. De ble møtt ved fylkesgrensen, og herfra gikk turen sydover langs E 18. Underveis ble

Disse satsingsområdene vil bli lagt til grunn når handlingsprogrammet for 1990-93 blir utarbeidet.

HVOR MYE OG HVOR ER DET AKTUELT Å INVESTERE?

Vegdirektoratet har gitt fylkene en foreløpig «investeringsramme» for 1990-93, det vil si et beløp som skal legges til grunn for forslaget til investeringsprogram for 4-årsperioden. Det er ikke dermed sikkert at fylkene faktisk vil få bevilget dette beløpet. Bevilgningene blir først gitt gjennom de årlige budsjettene.

Vestfold har fått tildelt en foreløpig «basisramme» på 335 mill. kr. og en ekstraordinær ramme på 310 mill. kr. på grunn av det store investeringsbehovet på E 18. Totalrammen er dermed 645 mill. kr. Hvordan disse millionene skal disponeres i løpet av 1990-93, dvs. utformingen av investeringsprogrammet, er foreløpig ikke avklart. Dette utgjør en vesentlig del av det gjenstående arbeidet med veg- og vegtrafikkplanen.

Det eneste som er klart er at vi vil foreslå brukt

- ca. 30 mill. kr. til ferdigstilling av E 18 utenom Semsbyen i 1990
- ca. 125 mill. kr. til ny E 18 gjennom Stokke i 1990-93
- en stor del av investeringsrammen til E 18 i nordre Vestfold.

Fordelingen av rammen på de øvrige satsingsområdene må avvente en nærmere vurdering av behovene på disse områdene og ikke minst mer eksakte kostnadsberegninger for E 18 i nordfylket. Dessuten er det aktuelt å foreslå bompengefinansiering av riksvegprosjekter i Tønsberg og Horten.

Vi vil komme tilbake med en nærmere redegjørelse om bl.a. forslag til investeringsprogram i et senere nummer av Vestfolder'n når arbeidet med veg- og vegtrafikkplan har kommet lenger.

Oystein Ludvigsen

det en orientering om den nye traséen for E 18, og om planene for ny innfartsveg til Horten. Første stopp var Ås vegsentral hvor det ble servert kaffe.

Etter kaffepausen var det møte med samarbeidsgruppen for E 18 i nordfylket. Alle representantene ser på dette samarbeidet som meget nyttig og positivt. Vegdirektøren betrakter samarbeidsformen som nødvendig og fornuftig. Den er med på å få en balansert utvikling i den tiden vi er inne i sa han.

På vegsentralen har de en Folkevogn Pickup, 1958/59 modell, under restaurering. Dette er et bilmerke som ble mye brukt i vegvesenets tjeneste tidligere. Denne ble behørig beskuet, og meningen er at den skal gå som «postbil» på vegmuseet. Restaureringen blir delvis finansiert av Vegdirektoratet.

Turen gikk videre til E 18 anleggene på Sem. Her kunne anleggsleder Karl Høiland fortelle at Åsbakken- og Bispeveien bruer blir bygd i egen regi. Vegdirektøren viste stor interesse for oppbyggingen av vegen. Det blir brukt såkalt superlette masser, ikke noe helt nytt, men det har aldri blitt brukt i så store mengder før her i landet. Framdriftsplanen er at innfartsvegen til Tønsberg skal stå ferdig høsten 1988, mens E 18 Gullikely skal åpnes 24. oktober 1990.

Reiseruten var fortsatt E 18, og i Larvik ventet biltilsynet storbesøk. Her ble det omvisning på stasjonen, og vegdirektøren tok seg god tid til å prate med flere av de ansatte. Vegdirektøren fikk en orientering bl.a. om mopedopplæringen, som er utarbeidet her i Vestfold, og som nå er obligatorisk over hele landet. Og om planene for utbygging av utekontrollstasjonen for å tilfredsstille fremtidige kontroller.

Samtidig med vegdirektørens



Kontorfullmektig Anne Lise Torp ved biltilsynet i Larvik innvier vegdirektøren i sine gjøremål.

besøk skulle det være en formell avskjed med h.r.adv. Knut Leinæs. Lunsjen ble holdt på Grand Hotel i Larvik. H.r.adv. Knut Leinæs har vært vegkontorets prosessfullmektig ved skjønnssaker i forbindelse med nye veganlegg i mer enn 20 år. Skjønnene har vesentlig vært knyttet til rv. 8 og E 18.

Vegsjef Johan Lepperød takket Knut Leinæs for det gode samarbeidet og måten han alltid har ivaretatt vegvesenets interesser på. Vegsjefen hadde for anledningen skaffet til veie boken «Kongevei og Fantesti» av Mentz Schulerud, og denne ble overrakt Leinæs.

Forts. side 8 —



Vegsjef Johan Lepperød til høyre overrakte boken «Kongevei og Fantesti» til h.r.adv. Knut Leinæs.

MØTE I PENSJONISTFORENINGEN

Den nystartede pensjonistforeningen hadde møte 19/10-87 på vegsentrallen og vi var så heldige å få besøk av Kjell Hegdalstrand fra vegmuseet. Det var møtt frem 28 pensjonister fra hele fylket og det skulle tyde på at pensjonistforeningen har sin berettigelse. Problemet er imidlertid at vi enda ikke har fått valgt noen formann, eller leder som det kanskje heter idag. Kristoffer Dannevig som er valgt inn i det nye styret har imidlertid inntil videre påtatt seg å lede møtene, men vil ikke påta seg formannsvervet. Vi ville være takknemlige om vi kunne få tips om mulige kandidater til dette vervet, og det beste hvis vedkommende var villig til vervet. Kontakt i såfall vegkontorets personalseksjon som sikkert vil bringe tipset videre til oss.

Så til møtet. Hegdalstrand viste film som er tatt opp av Vegdirektoratet om sørydding på Geirangerfjellet i gamle dager og glimt fra dagens snørydding på høgfjellsve-

gene. Han hadde før filmen ble vist en fin innledning hvor han fortalte videre forhold han hadde fått opplyst av vegarbeidere som hadde vært med på å rydde vegen over Geirangerfjellet om våren med «molding» og hullspade.

Filmen viste hvordan arbeidet foregikk og hvilket slit det ofte kunne være, og ikke minst de kummerlige boforhold på fjellet. Det var allikevel jobber som var ettertraktet nede i Geiranger da arbeidstilbudet den gang ikke var stort og at arbeidslønnen etter de dagens forhold var god.

Jan Haugerød viste en film han hadde fått låne av en privatmann som hadde filmet glimt fra byggingen av den siste Kanalbroen. Han gav også en kort historikk over broer som før hadde vært over kanalen Tønsberg — Nøtterøy. Jan Haugerød skal slutte som informasjons-konsulent ved vegkontoret og i den anledning fikk han overrakt gave av Hegdalstrand fra vegmuseet.

Hegdalstrand orienterte litt fra

Vegmuseet som er under bygging nord for Lillehammer. Han inviterte oss dit da det allerede er verdt ett besøk selv om det er under oppbygging. Han fortalte at han under sitt arbeide ofte fikk høre ord og uttrykk som har vært benyttet i vegvesenet, det kan være i forbindelse med bestemte arbeider, arbeidsmåte og på redskap. Er det noen idag som har notert eller husker gamle ord og uttrykk, er han takknemlig for å få vite det. Vegkontoret vil sikkert bringe dette videre til Hegdalstrand.

Annlaug Wold orienterte om regulering av pensjoner og hun og hennes medhjelpere hadde ordnet med deilig smørbrød, kaffe m.m. Annlaug Wold er pensjonistforeningens gode kontakt på vegkontoret og som vi håper å beholde riktig lenge.

Dannevig takket alle som hadde bidratt til dette hyggelige møtet og ønsket alle vel hjem.

Kr. Gavelstad
sekr.



Vi koser oss med kaffe.



Dannevig takker Kjell Hegdalstrand for at han tok seg tid til å komme nedover for å vise filmen om hvordan Geiranger vegen ble ryddet for snø i gamle dager.

NYTT BETONGDEKKE PÅ 3 UKER

I høst måtte vi gå til det drastiske skrittet å stenge en del av E 18 motorvegen gjennom Sandefjord i 3 uker. Grunnen var at det måtte legges nytt betongdekke på en ca. 120 m lang strekning på Klinestad — Langåker-parsellen som ble åpnet høsten 1979. Arbeidene ble i sin helhet utført av anleggsavdelingen.

Det var en kraftig vannåre og tilsig av vann inn i vegkroppen som var den direkte årsaken til at det på dette stedet allerede for flere år siden oppsto teleproblemer med det resultat at betongdekket sprakk. Disse sprekkene ble forsøkt reparert med epoxy, men dette hjalp ikke. Det var nødvendig med en mer permanent reparasjon, og arbeidene startet opp 14. september i år.

Anleggsavdelingen gikk på fullt med 2 skift for å få jobben unna på kortest mulig tid. — Vi har fjernet det gamle betongdekket, skiftet ut masser og drenert på begge sider av vegen, sier anleggsleder Einar Lunde til Vestfolder'n. Det betongdekket vi la til slutt, var av en spesielt kraftig type som herdet i løpet av få dager. Arbeidene våre gikk svært bra, og trafikken ble satt på igjen mandag 5. oktober, og dette var helt i henhold til den oppsatte fremdriftsplanen.

Det sier seg selv at en så stor jobb blir kostbar. Alt i alt kom arbeidene på ca. 800 000 kroner, men da er også teleproblemene på denne strekningen av motorvegen løst permanent.

Det er klart at det var en drastisk og alvorlig beslutning å føre den store E 18 trafikken over på den gamle vegen i en så lang periode som 3 uker. En slik midlertidig innblanding og forstyrning i trafikkmønsteret, får konsekvenser både for trafikkavviklingen og sikkerheten. — Men det var ingen annen praktisk mulighet rent teknisk for å

Av Jan Haugerød

løse dette vanskelige arbeidet, sier driftssjef Andreas Setsaa.

Omkjøringen via den gamle E 18 gjennom Haukerød gikk relativt bra uten at det skjedde noen alvorlige

trafikkulykker. Trafikantene var også kjent med utbedringsarbeidene gjennom informasjon via radio og aviser, så de aller fleste tok omkjøringen med stor ro.

Omkjøringen økte også kjøretiden på E 18 med bare noen få minutter.



Utbedringsarbeidene på motorvegen i Sandefjord ble omfattende.



Dreneringen er viktig for å holde vannet ute fra vegkroppen. Øyvind Myhre og Trond Ove Bergstrøm passer på at dreneringsrørene blir liggende riktig.

Vegger ned og vegger opp — i fellestjenesten —



Lepperød og Blomdal inviterte på bløtkake og kaffe da omminnredningen var over.

Vi har i mange år hatt trange kår i fellestjenestens lokaliteter. Nye maskiner er installert, flere arkivskap har vi fått, større kopieringsmaskiner og større mengde arkivalier.

Ønsket har lenge vært å få mer plass, men utsiktene til det har vært minimale — helt til vi fikk et kontor ledig i 6. etg. Da fikk vi anledning til å innrede et opplæringsrom, spesielt bestemt for EDB-opplæring, som på det tidspunkt var særdeles viktig. Rommet ble flittig benyttet, men etter en tid, var undervisningen over — og vi øynet en sjanse til å få flere m². Fysioterapeut Ragnhild Wirsching, verneleder Karsten Gjersøe, Mona H. Karlsen m.fl. gikk inn for at fellestjenesten skulle få bedre plass — og det fikk vi. Opplæringsrommet ble tillagt vår seksjon.

Da ble det fart i planleggingen. Det ble tegnet og diskutert, både



Rita og Anne Grete måtte bare konstatere at det til tider var svært trangt om plassen mens ombygningsarbeidet pågikk.

VEGDIREKTØREN ...

Forts. fra side 5 —

Tilbaketuren gikk langs Lågendalsveien til Hvåra bru hvor vi tok av og kjørte Vestfolds desidert mest kuperte og minst trafikerte riksveg, RV 306. Det ble gitt en kort

orientering om organiseringen av vedlikeholdet, og om planene for bygging av ny vegstasjon i nordfylket som også skal fungere som anleggsleir i forbindelse med ny E 18 i nordfylket.

Vi takker vegdirektøren for et hyggelig besøk.



Befaring på anlegget.

PIGGDEKK OG ASFALTSLITASJE HVA MED SALT?

H. Røed

I Vestfolder'n nr. 4 — 1987 var det et innlegg om piggdekk og asfaltslitasje. Siden innlegget etter mitt syn utelatte en del faktiske forhold vil jeg prøve å rette opp dette her.

Det er riktig som det sies at piggdekk må ta skylden for den store dekkslitasjen vi har på spesielt de høytrafikkerte vegene våre. Men dette er ikke hele sannheten.

Det blir hevdet at piggdekk øker trafikksikkerheten. For noen gjør det sikkert det. Men de aller fleste øker kjørehastigheten i forhold til

den hastighet man ville ha holdt om man ikke hadde piggdekk. Den økte sikkerhetsmarginen man får ved å montere piggdekk på bilen blir oppspist og vel så det, på grunn av for høy hastighet. Når det er bart og vegbanen er tørr, er det ikke noen fordeler å hente ved bruk av piggdekk. Veggrepet blir dårligere enn ved kjøring med vanlige dekk uten pigg og dette skulle resultere at hastigheten burde settes ned.

Når man ikke kjører saktigere, senker man trafikksikkerheten. Det man oppnår ved bruk av piggdekk

er først og fremst økt fremkommelighet.

Et annet forhold som er altfor lite fremme i debatten er saltbruken. Dette må etter min mening, også påta seg en stor del av skylden for de økte vedlikeholdskostnadene vi har fått. Min påstand er at det kun er bare noen få dager i året hvor det virkelig kan sies å være nødvendig å salte.

På grunn av at det er vanskelig å treffe de gangene som salt virkelig er påkrevet oppretter vegvesenet saltvakter som trer i aksjon så snart det blir varslet nedbør.

Også her skjuler man seg bak etiketten trafikksikkerhet, men det samme forholdet gjelder her som ved piggdekk. Det er fremkommeligheten som øker. Sikkerhetsmarginen reduseres ved at storparten av trafikantene holder for høy hastighet.

Jeg skal ikke nekte for at salt har sine fordeler i vintervedlikeholdet. Men saltbruken har mange og etterhvert alvorlige ulemper som må vurderes opp mot de kortvarige fordelene vi får. Saltbruk er årsak til økt spordannelse ved at saltet forlenger periodene med våt vegbane. Våt asfalt slites omtrent dobbelt så raskt som tørr asfalt. Dekke som ligger under et tynt lag med snø slites ikke overhodet.

For å hindre at vegbanen blir glatt relativt få ganger i løpet av en vinter tar vi i bruk metoder som øker faren for vannplaning i den grønne årstiden, det vil si hver gang det regner. Faren for vannplaning opptrer oftere enn faren for glatt vegbane uten salt. Sett i en slik sammenheng vil jeg påstå at vi senker trafikksikkerheten såvel som fremkommeligheten ved å bruke salt.

skrivestua, arkivet og ekspedisjonen ble engasjert, til og med prosjektgruppa, som arbeidet med innføring av EDB i arkivet, ble involvert i ominnredningsplanene.

Til slutt ble tegningen godkjent av ledelsen. NOREMA ble kontaktet for å utføre nødvendige forandringer. Selve arbeidet startet midt

i september og varte ca. 1 måned.

Tøffe tider ble det for oss alle, men resultatet er vi meget fornøyde med. Vi har fått lov å planlegge en bedre arbeidsplass for oss selv, det gjør at vi arbeider mere rasjonelt og vi har fått et åpent og trivelig sted å arbeide på.



Mary måtte også ta et tak med tralla under oppryddingen.

Forts. neste side —

STATENS BILSAKKYNDIGES FORENING 60 ÅR

Statens Bilsakkyndige som etat ble opprettet i 1927. Da de 39 nyansatte bilsakkyndige tiltrådte den 1. januar 1927 avløste de innpå 100 autoriserte bilsakkyndige som var oppnevnt av de forskjellige politimestere rundt omkring i landet.

De nyansatte i Statens Bilsakkyndige følte snart behov for å danne sin egen forening. Innbydelse til en slik sammenslutning ble sendt ut fra bilsakkyndige i Oslo og den 2. mai 1927 var 22 bilsakkyndige samlet og startet det som først ble hetende «Autoriserte Bilsakkyndiges Forening». Navnet på foreningen ble senere skiftet til «Statens Bilsakkyndiges Forening».

De bilsakkyndige skulle ikke være offentlige tjenestemenn og ble derfor heller ikke medlem av Statens Pensjonskasse. De ble lønnet etter antall registrerte motorkjøretøyer og avholdte førerprøver i distriktet. Til fornødent kontorhold fikk de bilsakkyndige kr. 2,50 pr. registrert motorkjøretøy. Dette medførte at de aller fleste bilsakkyndige måtte ha kontor i sin egen bolig, og skulle de ha noen ferie måtte de selv bekoste ferievikar.

På foreningens årsmøte i 1932 uttalte daværende vegdirektør (Baalsrud) at statsmyndighetene hadde sin oppmerksomhet rettet mot de bilsakkyndiges stillinger og at det var under drøftelse om de bilsakkyndiges arbeid ikke kunne utføres av billigere folk! Vegdirektøren mente imidlertid at de bilsakkyndige burde knyttes til Statens Vegvesen i ingeniørstillinger.

I 1938 ble de bilsakkyndige «ordentlige» statstjenestemenn, ble medlemmer i Statens Pensjonskasse og knyttet til Vegsjefen i fylket. I dag teller foreningen ca. 300 medlemmer og er organisasjonsmessig tilknyttet AF.

60 års-jubileet ble markert med en festbankett på Sheraton Hotel i Sandvika den 30. oktober 1987. Det møtte gjester fra Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Trygg trafikk, Norges Bilbransjeforbund og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund. Fra øvrige nordiske land møtte det gjester fra Sverige, Danmark og Finland. Til sammen var 246 gjester og medlemmer med fruer samlet rundt bankettbordet da avtroppende formann, biltillssjef Arne Johnsen, ønsket

velkommen til bords. Odd Børresen fra Tønsberg underholdt med et 10 minutters foredrag om og omkring biltilsynet.

Eget orkester sørget for at stemningen var på topp ut i de små timer. Et utvalg bestående av bl.a. Olav E. Krogstad og Anton Asbjørnrød fra Biltilsynet i Vestfold sto for arrangementet og har også utgitt et jubileumsskrift til 60 års-jubileet.

Anton Asbjørnrød

PIGGDEKK ...

Forts. fra foreg. side —

Piggdekkslitasje er en mekanisk prosess med få eller ingen andre påviste skader. Asfaltstøv er ubehagelig og skittent, men til nå er det ikke påvist å være skadelig for miljøet.

Saltbruken derimot setter i gang en kjemisk prosess som virker overalt hvor saltvann kommer til.

Vegetasjon blir skadet. Biler blir skadet. Betongkonstruksjoner blir skadet. Naturen blir forurenset, bare vi holder på lenge nok. Forskningsresultater fra USA viser at salt inngår kjemiske forbindelser i blant annet leiren og magasineres i området rundt vegene. Når tilførselen blir stor nok forurennes også grunnvannet. Resultatet ved bruk av salt er at vi setter i gang eller øker en rekke skadefaktorer som koster samfunnet store beløp hvert eneste år og som vi på ingen måte har kontroll over.

Det alvorlige i dette er at vi ikke har satt noen tidspunkt for når saltbruken skal være avviklet. Det er for sent å vente til problemene har vokst oss over hodet.

Hverken piggdekk eller salt er egentlig nødvendig i vintervedlikeholdet, men vi har gjort oss og trafikantene avhengig av det uten å fortelle om hva det koster.

GJØR DEG SYNLIG — BRUK REFLEKS — OGSÅ I TUSMØRKET

Nå gjelder det å synes i tusmørket og på uopplyste veier, oppfordrer Trygg Trafikk. Oppfordringen gjelder fotgjengere som går langs eller skal krysse veien.

I fjor ble 1444 fotgjengere skadet i Norge. 98 ble drept. Det er en kraftig økning fra året før. Drepte fotgjengere utgjorde i fjor 21.7% av alle trafikkdrepte.

De fleste trafikkulykker der fotgjengere er innblandet skjer om dagen under gode lysforhold. Men fotgjengere blir i større grad enn andre trafikanter drept eller skadd i ulykker i mørket.

For å unngå å bli påkjørt gjelder det for fotgjengere å gjøre seg synlig for de kjørende. Det oppnår du som fotgjenger best ved å bruke refleks i overflod, kanskje spesielt i tusmørke når du tror bilisten ser deg og bilisten tror han ser alt som beveger seg langs veien.

Å bruke refleks er bare positivt. Heng en refleksbrikke i hver lomme på yttertøyet. La brikkene dingle fritt når det begynner å bli skumring og når det er mørkt.

Du kan også dekorere yttertøyet med sy-på-refleks akkurat som du selv vil. Ungdommen oppfordres hermed til å sy reflekslapper på buksene istedenfor vanlige Lapper. Her gjelder det å bruke fri fantasi.

ENDELIG ANDEBU

Tekst og foto: Jan Haugerød

Har vegvesenet totalt glemt Andebu? Dette har kommunens innbyggere undret seg over lenge. Spesielt har slike tanker kommet i vårløsningsstider da telehiv har gjort enhver forflytting med bil til en ubehagelig opplevelse. Sannsynligvis er Andebu den kommunen i Vestfold som har hatt det dårligste vegnettet.

Nå har imidlertid vegmester Oddvar Bakken og hans karer i vedlikeholdsområde 2 satt i gang et arbeid som vil forbedre flere viktige vegstrekninger i kommunen. Fra i fjor og fram til nå er det brukt over 7 millioner kroner til å forsterke spesielt dårlige partier.

I fjor ble deler av rv. 305 utbedret på strekningen Andebu-Gjein. Det ble grøftet for å få vannet bort fra vegkroppen, byttet masser på de verste stedene og lagt ned isolasjonsmaterialer. Asfaltdekket ble også armert på flere steder. — Så langt ser det ut som om disse arbeidene har vært vellykket, sier Bakken.

Han sier videre at de i fjor også startet arbeidene med å utbedre fylkesveg Z-609 fra Andebu til Bøen. Parsellen Håskén-Bøen var fylkets siste vegstrekning med grusdekke, og det var denne delen som ble utbedret i fjor. Her brukte vi til sammen 2,4 mill. kroner til grøfting, forsterking og legging av asfalt. I år har den siste delen fra Andebu til Håskén blitt tatt. Her har vi forsterket vegen så mye at det

blir 10 tonns akseltrykk bortsett fra i teleløsningsperioden.

Utbedringsarbeidene på Håskénvegen ble avsluttet i september måned med legging av asfaltdekke. Da hadde arbeidene på den siste delen kostet ca. 3,5 mill. kroner. Nå er vegen ferdig til stor glede for de som bor i området og de som daglig kjører til og fra Fjeldhammers støperi på Håskén. Ombyggingsarbeidene vil også gjøre det lettere for den store trafikken til Bustingen alpinanlegg vinterstid.

I sommer har Bakken også satt i gang arbeider på riksveg 307 fra Andebu mot Berg, en strekning på 3,5 km. Dette har vært en av de dårligste riksvegstrekningene i kommunen. Først ble deler av det gamle asfaltdekket frest bort, og deretter er det skiftet ut masser og lagt ned isolering. — Denne vegen er dårligere enn vi regnet med på forhånd, sier Bakken til Vestfolder'n. Vi greier derfor ikke å

utbedre hele strekningen i år. — Vi har konsentrert oss om en strekning på 2 km, og her har vi lagt ned ca. 2 500 kvm med isolasjon og 2 300 kvm armering i det nye asfaltdekket. Vi håper å få et brukbart resultat på de stedene vi nå har utbedret.

Vi har planer om å ta den resterende strekningen neste år under forutsetning av at vi får midler til rådighet. Vi startet allerede opp med noe drenering på denne strekningen i høst.

— Men hva så med rv. 312 fra Gravdal og nordover? Dette er også en svært dårlig strekning.

— Vi er klar over at rv. 312 også er dårlig, men dessverre har vi ikke kapasitet til å få gjort noe her i år. Vi regner med at lignende arbeider bør gjøres både her og på den resterende delen av rv. 307 nord for Berg. Det vil kreve grundige forhåndsundersøkelser før vi setter i gang, og utbedringsarbeidene må knyttes sammen med asfaltprogrammet slik at vi kan få et nytt asfaltdekke umiddelbart etter at våre egne arbeider er ferdige.



Hans Kristian Olsrød legger ned 5 cm tykke isolasjonsmatter på de stedene hvor vegen har vært dårligst. Disse mattene er viktig hvis vi skal få bukt med teleproblemene.

Det finnes også en spesiell type refleks til å klebe på harde flater. Voksne kan klebe slik refleks på for eksempel kofferter. Og med vinteren rett rundt hjørnet: Det går an å bruke klistrefleks både på sparkstøtting og skistaver. Tilmed på skoene er det enkelte som bruker refleks.

Uvær over Vestfold

Etter en lang periode med mye regn var terrenget rundt oss mettet. Men så kom uværsdagen, fredag 16. oktober, med betydelige mengder med regn. Og allerede i de tidligste morgentimer begynte problemene å melde seg på vegene.

Til å begynne med oppsto det bare mindre skader som følge av vannavrenning fra vegene, samt mye vann i grøfter, kummer og stikkrenner. Sluk tettet seg på grunn av veldig mye løvfall. Senere måtte mange veger stenges da bekker, elver og vann steg og flommet over sine bredder. Springflo utover ettermiddagen gjorde at viktige innfartsveger i Tønsberg-distriktet og i Sandefjord måtte stenges, og dette førte igjen til store trafikkforsinkelser.

Utover ettermiddagen avtok nedbøren og springfloen gikk tilbake, og med dette kulminerte problemene. En alvorligere situasjon ble da avverget, og de viktigste riksvegene ble åpnet igjen innen lørdag morgen.

I Vestfold unngikk vi store skader på riks- og fylkesvegene. De skadene som oppsto var:

- utgraving av vegkanter
- utglidninger i vegskråninger
- utvasking rundt sluk/kummer
- ødelagte stikkrenner

Ellers var det endel trær som gikk over ende i den sterke vinden.

Kostnadene for de synlige skadene er foreløpig beregnet til:

Riksveger:	Kr. 350 000,-
Fylkesveger:	Kr. 550 000,-

I tillegg til fylkesvegene ble det gjort skader for ca. kr. 60 000,- på Merkedamsveien, som vedlikeholdes av fylkeskommunen.

Vegvesenets vedlikeholdsavdeling hadde mesteparten av mannskapsstyrken i arbeid fredag og utover natt til lørdag. Og takket være bl.a. innsatsen fra disse mannskapene ble skadenes omfang begrenset.



Et uvanlig syn i Kjellekrysset.

Helseplan 1988

Vi har for første gang utarbeidet en helseplan som skal gjelde for 1988.

Vi ønsker med denne planen å få en generell oversikt over helse-tilstanden til de tilsatte, for å sette inn bedriftshelsetjenestens ressurser der behovet er størst. Videre vil vi informere de tilsatte om bedriftshelsetjenestens oppgaver i etaten.

Planen går også inn på sykefraværet og yrkesskadene for alle tilsatte de siste årene. Hørselskader er viet ekstra oppmerksomhet, ettersom mange av våre tilsatte i driften er utsatt for støy og har fått redusert hørsel. Rusmiddelomsorgen er også et aktuelt emne, da

alkohol- og narkotikamisbruk er et av de største og vanskeligste problemområder i dagens samfunn. Vegvesenet har innsett dette og vil arbeide aktivt for å informere og hjelpe tilsatte som misbruker rusmidler.

Vår organiserte verne- og miljø-tjeneste er skissert opp, og som vedlegg til planen følger oversikt over valgte verneombud, akanutvalget og arbeidsmiljøutvalgets medlemmer.

Planen skal revideres hvert år, for hele tiden å fange opp nye signaler om vår generelle helsetilstand.



Odd Bergseter får her sjekket blodtrykket av bedriftssykepleier Gretha Tønnessen.

INTERVJUER MED FLERE SOM SLUTTER

Jan O. Haugerød hadde sin siste arbeidsdag på vegkontoret 30. september. Han begynte på bokholderi- og regnskapsavdelingen i februar 1967. Deretter hadde han regulerings- og avkjørselssaker som sitt arbeidsområde frem til han begynte med informasjon i 1974. Vi vil la hans egne ord tale for seg:

«Takk for meg

Alt har sin ende, og det gjelder også for meg. Etter vel 20 år i vegvesenet vil jeg prøve nye utfordringer. Informasjon innen feltet brann og eksplosjon er også av stor samfunnsmessig betydning, og jeg tror at det ligger mange utfordrende oppgaver foran meg som informasjonskonsulent i Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern.

Når jeg nå legger inn årene på vegkontoret, må ikke det bli oppfattet dithen at jeg ikke har trives i jobben. Jeg har vel høyst sannsynlig vært en av de heldigste på vegkontoret. Jeg har hatt en jobb som har ført meg i kontakt med alle våre ansatte både inne og ute, og jeg har fått stor kjennskap til de



Jan O. Haugerød har begynt i Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern.

aller fleste av vegvesenets arbeidsoppgaver.

Informasjonsjobben, som har fylt arbeidsdagen min de siste årene, startet med utgivelse av det første nummeret av Vestfolder'n på høsten i 1974. At det var jeg som fikk den jobben, var kanskje en tilfeldighet, men jeg har aldri angret på at jeg sa ja.

Å jobbe med informasjon betyr at du må være en person som ikke bare sitter og venter på at arbeidsoppgavene skal komme. Her er aktiv innsats av stor verdi. Når jeg tenker tilbake, er vel en aktiv arbeidsinnsats også en medvirkende årsak til at jeg satte i gang og skaffet meg en spesialutdanning ved siden av jobben.

Informasjon er et nytt fag og et ukjent fag for mange, og det har resultert i at jeg til tider har fått vanskeligheter med å få gjennom forskjellige forslag jeg har kommet med. Noen ganger har jeg vel også følt at informasjonstjenesten mer eller mindre har blitt glemt i den store sammenhengen. Men det er noe vi må leve med innenfor et nytt fagområde.

Når jeg nå slutter, er det først og fremst de hyggelige minnene som sitter igjen, og jeg vil benytte anledningen til å takke alle for et nært og godt samarbeid gjennom mange år. Jeg vil også ønske Vestfolder'n lykke til videre, og jeg håper at min etterfølger blir tatt vel i mot. Informasjon er et verdifullt fag i vegvesenet.

Jeg har fått permisjon i 2 år, så det kan jo hende at jeg kommer tilbake».



Finn Berg begynte i Elektrisk Bureau, Oslo, den 1. desember. I motsetning til de tre andre som forlater vegkontoret har Berg gått over i det private. Han har foreløpig permisjon for 2 år.



Trafikkseksjonen på vegkontoret svekkes da både Finn Berg og Bjørn Andersen slutter.

Finn Berg begynte som praktikant i Lågendalen sommeren 1973, og som ingeniør på vedlikeholdet, skiltavdelingen, september samme år. Siden trafikkseksjonen ble opprettet i 1974 var han ansatt der. Skilting og fartsgrenser var hans arbeidsområde fram til 1979, hvorefter han har arbeidet med lysregulering.

Trafikk og elektronikk blir hans nye arbeidsfelt, trafikklys, bomstasjoner, overvåking av tunneler og ferjeleier. Han får hele landet som arbeidsområde. Men dette innebærer ikke stadig reising, da det meste av arbeidet vil foregå inne på kontoret.

Berg har hatt mye kontakt med Elektrisk Bureau via sitt arbeidsområde ved trafikkseksjonen, så helt nytt og ukjent blir det ikke. Men arbeidsoppgavene vil bli større. Han vil få et bredere felt å arbeide på, og det vil bli mange nye og større utfordringer. Også det lønsmessige hadde stor betydning da han valgte å prøve noe nytt sa Finn Berg til Vestfolder'n.

Bjørn Andersen begynte i et 2 års vikariat på Tekn.rasj. den 1. oktober. Han har 2 års permisjon fra sin stilling ved trafikkseksjonen på vegkontoret. Her har han vært nå i 10 år, og han ga uttrykk for det gode forholdet ved avdelingen. Før han kom hit til vegkontoret var han 5 år på Veglaboratoriet i Vegdirektoratet.

Med anledning til å få permisjon kan en skaffe seg mer allsidig praksis, lære andre sider av etaten å kjenne og få nye erfaringer. Og arbeidsområdene han ble forespeilet på Tekn. rasj. var interessante sa Bjørn Andersen. Han er også den eneste som fortsatt blir innen etaten.

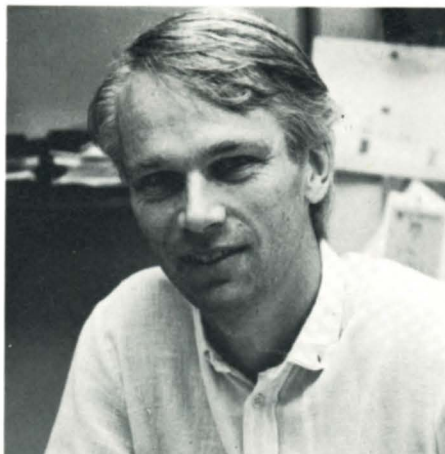
Andersen skal arbeide i en gruppe med automatisk overvåking, i en økonomisk styringsgruppe for 90-årenes vegstasjon, og være med på kursopplegg for framtidige trafikkarbeider. Tekn. rasj. ble etablert i Vestfold på midten av 70-tallet, og har hele landet som arbeidsområde.

Det beror helt på tilfeldigheter at også han ble en av de mange som forlot vegkontoret nå i høst fortalte Bjørn Andersen til Vestfolder'n.



Reidar Olsen sluttet i vegvesenet den 1. november. Han begynte som saksbehandler på grunnseksjonen i oktober 1981, men har siden 1984 vært leder av samme seksjon. Han sluttet for å begynne som fylkesjordskiftesjef i Vestfold. Etter 6 år i vegvesenet synes han tiden var inne til å skifte arbeidsplass. Forandring, nye typer oppgaver og nye fagfelt, være «læregutt» som han selv uttrykte det, var viktige faktorer når han valgte å slutte.

At Reidar Olsen nå begynte som fylkesjordskiftesjef, sogar den yngste i landet, var bare en tilfeldighet sa han selv. Han er utdannet jordskifte kandidat fra Ås i 1973. Jordskifteverket har aldri før ansatt



Reidar Olsen har begynt som fylkesjordskiftesjef i Vestfold.

jordskiftesjef utenfra, men Reidar Olsen var nå den andre i år som kom fra vegvesenet og begynte i denne stillingen.

Han trivdes godt i vegvesenet. Om tidspresset på prosjektene til tider kunne bli stort, noe han tok med stor ro, synes han dette har bedret seg nå. Bl.a. med større og færre prosjekter, at vedlikeholdet driver langsiktig planlegging, og et utviklet prosjektprogram. Han har hele tiden hatt et godt samarbeid med staben sin, og trivdes med arbeidsfeltet. Ingenting var blitt rutine eller kjedelig.

Men Reidar Olsen slipper ikke vegvesenet helt. Vegjordskifte begynte i 1983, og Vestfold er det fylket som vil ha størst omfang av vegjordskifte fram til år 2000. Ikke noe fylke kan måle seg med Vestfold når det gjelder kompetanse på dette feltet. så dette blir veldig spennende sa Reidar Olsen til Vestfolder'n.

AVD. ING. EGIL RØNNING SLUTTER VED BILTILSYNET I HORTEN

Intervju A. Asbjørnrød

Vi treffer Egil Rønning iført skinn-dress, støvler, hansker og hjelm travelt opptatt med å kjøre førerprøver for tung motorsykkel. Det er surt og kaldt og lite innbydende å sitte bak på en motorsykkel fra morgen til kveld.

— *Du tar ikke værforbehold når du skal kjøre motorsykkelprøver spør vi Egil Rønning?*

— *Vi må forsøke å få avviklet alle prøver som står på venteliste, før det glatte føret setter inn, det får da ikke hjelpe at været forøvrig er dårlig.*

— *Det er vel ikke helt ufarlig å sette seg bak på en tung motorsykkel med en nybegynner bak styret?*

— *Alle elever som fremstiller seg til førerprøve for motorsykkel har gjennomgått en obligatorisk opplæring ved godkjent kjøreskole før de får fremstille seg til førerprøve, dette er jo en viss garanti for de har opparbeidet en viss kjøreferdighet.*

— *Førerprøven kjøres vel da i lave hastigheter?*

— *Prøven foregår dels i bytrafikk, men også på E 18 hvor vi forlanger at hastigheten skal avpasses etter trafikkforholdene, d.v.s. at hastigheten der til tider ligger på 80 km/t.*

— *Har du vært utsatt for uhell under førerprøven?*

— *Ikke av betydning, men jeg må innrømme at jeg mange ganger har vært oppe i situasjoner som har vært kritiske!*

— *Du slutter nå i biltilsynet etter 10 års tjeneste for å gå over i ny*



Egil Rønning har gått fra motorsykkel til buss.

stilling som instruktør i Farmand Bilruter, hva er årsaken?

— Jeg begynte som ingeniør ved biltilsynet i Tønsberg i 1977, flyttet til biltilsynet i Horten i 1979 hvor jeg har vært ansatt til nå. I 1980-81 var jeg elev ved Statens Trafikkulærerskole på Stjørdal hvor jeg fikk kjørelærerdanning, denne utdannelsen ønsker jeg nå å utnytte i opplæringsammenheng. Jeg har likt meg veldig godt i biltilsynet, men føler vel egentlig at jeg ikke har hatt de utviklingsmuligheter som en instruktørstilling vil gi når det gjelder holdningsskapende trafikksikkerhetsarbeide.

— Hva vil den nye stillingen gå ut på?

— Farmand Bilruter har inngått et samarbeid med Tønsberg Yrkeskole om en 2-årig transportlinje, denne har man senere tenkt å utvide med et 3. år for yrkesjåførutdanning. Farmand Bilruter vil stå for denne undervisningen og det er her jeg får min instruktørvirkosomhet. Det er også aktuelt med intern opplæring og etteropplæring for bedriftens eget personell.

— Det blir litt av en overgang å gå fra den ene siden av «skranken» til den andre?

— I de 10 år jeg har vært ansatt i biltilsynet regner jeg med å ha kjørt ca. 5000 førerprøver og har på denne måten måttet avgjøre manges «skjebne». Det er jo ikke til å unngå at en del har strøket til prøven. Jeg mener å ha fått et godt grunnlag til å bedømme hva som må kreves av en bilfører og denne erfaring vil jeg ta med meg i min nye stilling.

— Du sykler på jobb hver dag?

— Jeg er bosatt i Våle og har ca. 17 km til kontoret. Fra april til ut i oktober bruker jeg sykkelen, det kan vel bli ca. 2000 km. hvert år.

— Fritidsinteresser?

— Dem har jeg mange av, jeg har faktisk ikke fått tid til å kjøpe meg fjernsyn ennå, ikke har jeg planer om det heller. Jeg er bl.a. engasjert i kristent ungdomsarbeide og driver en klubb for ungdom mellom 14-18 år. Ellers pusler jeg litt med treskjæring og samler stener som kan brukes til så mangt. Familie med 3 barn fra 1-8 år krever naturligvis også sitt.

Vi ønsker Egil Rønning lykke til i sin nye stilling idet han setter seg bak på en stor motorsykel for å avvikle nok en førerprøve.

håndkraft og enkle hjelpemidler. Jeg skal overta jobben etter Torbjørn Ringseth fra Nord-Trøndelag som har startet opp dette arbeidet i Tanga regionen sammen med noen representanter fra Kenya. Ved siden av å lede vedlikeholdsarbeidet, vil min jobb også gå ut på å få i gang produksjon av det verktøyet som skal brukes i arbeidet.

— Hva er det som får deg til å dra ut på et slikt oppdrag?

— Jeg har lenge hatt lyst til å dra på utviklingsarbeid til Afrika, men familien har vært skeptisk til det i flere år. I fjor vår reiste vi imidlertid på ferietur til Afrika og besøkte Odd Lund-Isaksen, og det gjorde at resten av familien også fikk lyst på å dra nedover. Den turen var vel anvendte penger, sier han med et lurt smil.

Selv om Georg Johnsen har hatt lyst på Norad-jobb i flere år, har han ikke kommet så langt at han har søkt. Når han nå bestemte seg for å søke, var han heldig og fikk napp på første forsøk. Det var full fart med kurser og forberedelser for turen i løpet av kort tid.

Det eneste han er litt skeptisk til så langt, er varmen. Tanga regionen ligger ned mot sjøen og så langt nord i landet at det kan bli svært varmt. Med den fuktige havluften på toppen, kan varmen komme til å bli ubehagelig. — Men det er vel noe vi vil venne oss til, sier han.

GEORG JOHNSEN OGSÅ TIL AFRIKA

Av Jan Haugerød

Ikke mange månedene etter at Gunnar Hasle reiste til Afrika, pakket også Georg Johnsen kofferten og dro nedover. Mens Hasle reiste til Botswana, dro Johnsen til Tanzania, landet hvor mange av våre ansatte har vært på Norad-oppdrag tidligere.

Georg Johnsen reiste til Tanga regionen nede ved kysten i nordre del av landet nær inntil grensen mot Kenya. Her skal han arbeide som oppsynsmann i forbindelse med vedlikehold av veger som er

bygd tidligere. — Både Skau og Rognan har vært i denne regionen tidligere, sier han, så det blir vel å vedlikeholde noe av det som disse karene bygde for noen år siden.

— Også i Tanzania er vi i gang med å innføre arbeidsintensive metoder. Dette går ut på å benytte manuell arbeidskraft i stedet for store og kostbare maskiner som landet selv ikke har mulighet til å holde i drift etter at utviklingsprosjektene er avsluttet. Nå skal den lokale befolkningen læres opp til å greie vegvedlikeholdet ved hjelp av



Oppsynsmann Georg Johnsen er klar for å dra til Tanzania på oppdrag for Norad.

VEDLIKEHOLD AV BETONGDEKKER

BAKGRUNN

I forbindelse med motorveganlegget på E 18 mellom Tassebekk og Klinestad, ble det som kjent satt ned et utvalg som hadde som oppgave å få fram bedre betongdekker spesielt med hensyn til jevnhet og motstandsdyktighet mot piggdekkslitasje. Dette lykkes utvalget med. Men et vesentlig punkt ble ikke berørt i utvalget, og det var vedlikehold av betongdekker både med vanlig betongkvalitet slik man har på mange broer og i tunneler, og vegdekker med høyfast betong.

FRES ELLER?

Såvel Holmestrandtunnelen som Tassebekk — Langåker parsellen er dekket lagt med ekstra tykkelse slik at man skal kunne frese dekket et par ganger for å fjerne hjulsporene.

Til nå har vi tenkt at hjulspor rettes opp ved å frese dekket. Men betongdekker bør ikke fresas med piggvalsfres, slik vi kjenner det fra asfaltdekker.

Betong med normal kvalitet lar seg riktignok frese, men fugene får meget hard behandling og ødelegges. Forsøk som Norcem har gjort på Slemmestad, viser at det ikke er mulig å frese betong med fasthet på ca. C60 eller høyere.

ARBEIDSGRUPPE PÅ STUDIETUR

Med denne bakgrunn ble det satt ned en arbeidsgruppe i Betongdekkutvalget som skal se på dette problemet. Arbeidsgruppen består av Nils Pedersen og Leif Knutsen fra Norcem Cement og Henning Røed fra Vegvesenet. Det er også meningen at en fra tekn.rasj. skal være med i gruppen.

Via kontakter i det internasjonale betongmiljøet som Norcem Cement har, ble vi kjent med at man i USA vedlikeholdt betongdekker blant annet med «grinding», det vil

Studietur i USA (H. Røed)



Dette er resultatet etter saging av betongdekke over fugen.

si at man sager betongdekkene med diamant sagblader. Det ble derfor lagt opp til en studiereise til USA for å se på dette utstyret siden dette er det eneste stedet hvor man har utviklet utstyr for vedlikehold av betongdekker.

MASKINTYPER OG BESKRIVELSE

Det er to produsenter på dette utstyret. Den største av disse er

Federal-Mogul Corporation, Target Products. De har ca. 50, maskinenheter spredt rundt over hele USA.

Den andre produsenten er Cushion Cut med hovedsete i Los Angeles som til nå har laget 18 maskiner. Utover dette, er det kun en liten maskin i Spania pluss at det i disse dager blir sendt en liten Cushion Cutmaskin til Tsjekkoslovakia.

Amerikanerne har på en rekke av sine Interstate High-Ways satt igang et omfattende program for å rehabilitere vegene. Avhengig av skadeomfanget forseglet de fundamentet under betongdekket, drenerer vegbanen, full evt. delvis erstatning av dybder, overflate grinding og forsegling av fugene.

I dette systemet var det overflate grinding som vi var spesielt interessert i. Arbeidet ble normalt satt bort på entrepriser, men i staten Georgia utførte de også grindingen i egen regi idet de hadde 5 Target maskiner selv. Forenklet kan man si at begge maskintypene fungerte etter samme prinsipp. Det var et kuttehode som bestod av opptil 175 diamantblader montert på en horisontal aksel. Kuttebredde var ca. 90 cm eller 3 fot.



Her er en Targetmaskin i arbeid.

Viktig for en god framdrift var tilstrekkelig tyngde på maskinen samt nok motorkraft. En regulator sørget for at når det var behov for liten kraft for å drive kuttehodet tilsa dette stor framdrift og motsatt. Kuttedybden varierte mellom 0-20 mm. Som for all saging i betong var det nødvendig med mye vann, 4-5 m³/time. Slammet fra sagingen ble suget opp med vakum og pumpet til ønsket sted. Normalt var dette rett ut i grøften.

Resultatet ble en meget jevn og ren overflate med god friksjon. Fugene ble overhode ikke skadet. Alt det arbeidet vi så på var veger med trapping, og ikke spordannelser slik vi har her.

Framdriften var god, ca. 15 fot i minuttet, men varierte selvfølgelig med betongkvalitet, steinkvalitet og kuttedybde. Kostnadene lå på 2-4 dollar pr. yard².

Felles for begge maskinproducentene var at de hadde produksjon av diamantsagblader som hovedprodukt. Grunnen til at de hadde satset på grinding var at samtidig som de løste et problem for vegmyndighetene også skaffet seg et godt marked for dimantsagblader.

REISEN

Studiereisen fant sted 24. oktober til 1. november 1987 og gikk til Detroit — Tolodo — Atlanta og Los Angeles.

Tiltross for hektisk opplegg, fikk vi et meget godt faglig utbytte. Tiden ble brukt maksimalt og i tillegg var vi velsignet med pent vær hele tiden. I tillegg til disse to private firmaene besøkte vi også Departement of Transportation i Georgia, hvor vi ble meget godt tatt hånd om av leder for dekkeseksjon som på kort varsel satte av en hel dag til vår disposisjon. Godt behandlet ble vi også av både Target og Cushien Cut, som på sin side ble imponert over hvor godt forberedt vi var.

Hovedspørsmålet til Arbeidsgruppen er besvart. Det er mulig å

MARTIN NORDKVELLE HAR OVERTATT MUSEUMSSAKENE



Martin Nordkvelle har nå tatt over arbeidet med museumssakene ved vegkontoret. Her er han fotografert ved siden av den gamle Svaløfknuseren som er plassert utenfor det nye administrasjonsbygget på Ås vegsentral.

Etter at Jan Haugerød sluttet, har Martin Nordkvelle overtatt arbeidene med museumssakene. Dette arbeidet skal han ha ved siden av arbeidet som beredskapssekretær.

Det er interessant, men tidkrevende å arbeide med disse gamle sakene. — Kombinasjonen med jobben som beredskapssekretær, bør kunne gi meg såpass tid til disposisjon at jeg får tatt oppgavene alvorlig, sier han til Vestfolder'n.

Det er Eilef Hellem som startet opp arbeidet med museumssakene her i Vestfold. Etter at han sluttet, overtok Haugerød oppgavene. Når Nordkvelle nå starter opp, ligger det et stort arbeid i å systematisere en del av det materialet som er samlet gjennom flere år. Selv om vi ikke har så mye

sage, eller for å innføre et nytt veibegrep, grinde, betong. De kostnadene dette vil medføre er noe usikre ennå. Men uansett er det her snakk om et samarbeid over fylkesgrensene om eller når man skal få en maskin av denne typen hit til Norge.

gamle redskaper her i fylket, er det registrert mange vegmerker og ikke minst gamle fotografier. Vi må nok allikevel regne med at det fortsatt er en del av vegvesenets historie her i fylket som ikke er tilstrekkelig dokumentert. Derfor er det viktig for Nordkvelle å få hjelp av andre med hensyn til tips om gamle veghistoriske saker.

Spesielt kan våre pensjonister sitte inne med nyttig viten om redskaper, gamle bilder eller gamle vegstreknninger som bør registreres og tas vare på.

De som mener at de har noe av interesse i veghistorisk sammenheng, kan ta kontakt med Nordkvelle på vegkontoret.

NYE HÅNDBØKER

060 — Trafikkreglene Veiledning 0091 sider

Håndboken inneholder Trafikkreglens tekst, samt en kort fremstilling til de enkelte paragrafer. Den er i første rekke ment å være et praktisk hjelpemiddel for ansatte i Statens vegvesen. Den er ajourført pr. 15. juni 1987.

MED BILTILSYNET PÅ STUDIETUR TIL TYSKLAND SEPTEMBER 1987

Av R. Runå

Studietur med Biltilsynet, hva er nå det? Jo det er en gruppe spesielt interesserte mennesker som vil oppleve noe annet en den tradisjonelle studie/feriereise. Jeg hadde hørt turen omtalt siden jeg begynte ved stasjonen i Tønsberg, og da forespørselen kom var jeg ikke sen om å melde meg på.

Turen i år skulle gå i tiden 11-18. september, samtidig med den store International Automobil-Ausstellung (bilutstillingen i Frankfurt).

Turen startet med buss fra Tønsberg til Larvik (biltilsynet) hvor vi ble traktert med kaffe og vafler før avreisen til «Petter Wessel» som skulle bringe oss til Fredrikshavn. Reiseleder på turen var Erik Krane fra Hammerfest (eks. TBG) og Martin Visnes fra Larvik. Etter en rolig overfart til Danmark opprant lørdagen med overskyet vær med regn/regnbyger. De første milene gikk smertefritt, men etter en tid

begynte bussens vinduspussere å streike, og en kan vel selv tenke seg hvordan dette påvirket kjøringen når det høljet ned på utsiden. Ved hjelp av Erik's fantasi og to taubiter ble det laget et provisorium som i 20 mil ble drevet av Eriks muskelkraft. Ved hjelp av en norsk nordmann i Padeborg fikk vi installert ny pussermotor, og turen fortsatte fram til Kassel.

Den påfølgende dag var det å dra videre til Ulm på turens første bedriftsbesøk. Det var bussfabrikken Kässbohrer Setra som sto på listen, og vi hadde med oss (i bussen fra Norge) Tore Kavli (eks. Tbg) som representant ved dette besøket. Jeg skal ikke her si noe om alt det Tore pratet om på turen nedover, men informasjonen var meget god den. Besøket ble for meg en opplevelse, og for mange andre også, for her fikk vi oppleve på nært hold dette med tysk grundighet og effektivitet selvom det så kaotisk ut. Det som virkelig

imponerte var arbeidstempoet og hvordan tingene ble gjort uten rop og skrik, og uten en formann eller to som sprang rundt og kontrollerte at andre jobbet. Jeg skal ikke trøtte leserne med en masse tall, men noen må jeg ta med. Bedriften ble startet i 1893, og produserer idag prepareringsmaskiner, terrengvogner, lastebiltilhengere og busser. Dette er fordelt på 6 fabrikker i Tyskland og Østerrike, og det blir produsert tilsammen 8000 kjøretøyenheter pr. år av tilsammen 7500 ansatte. Vi fikk være med gjennom produksjonshallene, og se fra den tidlige start der enkeltkomponentene ble påbegynt til bussen rullet ut av produksjonshallen ferdig lakkert. Og etterpå var det bevertning.

Mandag ettermiddag var det så på vei til Frankfurt for å finne vårt hotell her. Tirsdagen var avsatt til besøk på bilutstillingen, og det var svære greier. . . .

Fra den spede begynnelse i 1897 med 4 utstillere og fram til idag med 1776 utstillere fordelt på 240 000 m², og med et forventet besøkstall på 1 200 000 mennesker. Det var de tørre tall, ellers er det å si at utstillingsområdet var *eenormt*. Det er ikke mulig med noen få linjer å beskrive denne opplevelsen, men jeg vil tilføye at det var noe å se på for enhver uansett hvor lite eller mye en syntes om slike utstillinger. Som en kuriositet, messe katalogen var på 1090 sider, og inneholdt 7 hovedavsnitt, stikk den. . . .

Hele utstillingen var en *enorm* synsopplevelse i krom, nikkellakk, styling og en masse annet. Her var kjøretøyer for et hvert formål, og for enhver lommebok. . . . «Norden» var godt representert med sine to «store» bilfabrikker, Saab/Scania og Volvo. Ellers var katalysatorsys-



Noen av turdeltagerne foran ferdige busser hos Kässbohrer.

temene behørig belyst av de forskjellige fabrikanter, og du og jeg som brukere vil med tiden måtte betale ekstra for disse. Innenfor personbilmarkedet var vel Mazda og Honda med sine 4 hjulsstyringer noen av de store nyhetene, men det fantes også andre. Yrkesbilgruppene var også meget godt representert innenfor transportsektoren, både lastebiler, trailere og busser hørte med til de store standene som ble flittig besøkt.

Innenfor messeområdet var det mange andre «småetablissementer» for forfriskninger av alle slag, som ble besøkt med jevne mellomrom, da man som kjent blir både sulten og tørst av slik mosjon som her ble vist. Etter timers vandring på messen, var det godt å komme tilbake til hotellet etter en lang dag.

Onsdagen var igjen viet bedriftsbesøk, og denne gangen var det Sauer Achenfabrikk i Keilberg. Vi hadde her også med oss norsk representant, tidligere kollega Erik Duvholdt (eks. Tbg) på omvisningen. At bil/tilhengeraksler skulle være så interessant hadde ikke en lekmann som jeg ventet, men det var det. . . . Vi fikk også her ved selvsyn konstatert tysk grundighet og nøyaktighet. Her var det ikke snakk om millimeters toleranse, men hundredeler, og kvalitetskontrollen var meget nøye. Et hyggelig besøk med påfølgende bevertning og varige souvenirer.

Så var vi kommet til turens fridager som ble holdt i Cochen i Moseldalen. Et par eventyrlige dager med varmt (25 gr C) nydelig vær, hvor solen hang høyt på en skyfri himmel. Det er vanskelig å forklare med ord denne opplevelsen av oldtid med borger og gamle pitoreske torg og bygninger som fantes i denne lille idylliske byen ved Mosel's bredder, det må oppleves. Hyggelige nattbesøk på små vinstuer og spisesteder satte en ekstra spiss på oppholdet, det skulle bare vært lengre. . . .

Fredag var det å starte opp igjen i tykk tåke og en intens varme. Mens vi kjørte mot Koblenz og Bonn/Badd-Godesberg lettet heldigvis tåken, og vi fikk se litt av det området som tilhører hjertet til det politiske liv i Tyskland.

På veien videre mot Köln var det tydelig at vi nå var inne i de store industriområdene, både når det gjaldt bygninger og forurensning av luften.

I Köln skulle vi besøke TUV-Reinland's hovedstasjon som lå i utkanten av byen. Bygningsmessig virket det ikke så imponerende, men godt organisert og effektivt, det var det. Jeg skal ikke her kaste meg ut i noe lengre utredning, men vi fikk se en 5 løps kontrollhall, hvor to av disse var automatiske. (Tenk om vi kunne få noe lignende på Ås når den en gang står ferdig). Vi fikk faktisk følge dagens siste kunde gjennom det ene automatiske løpet, og vårt tekniske personell hadde nok stort utbytte av dette. Jeg sa siste kunde, for her er det snakk om å betale for de varer og tjenester som TUV utfører ved en kontroll. Avgasskontroll kostet 26 mark, mens hovedkontrollen kos-

tet 32. Kanskje noe for oss her på berget, slik at vi kunne få noen flere/større ressurser til dette viktige arbeidet vi til daglig stiller med i biltilsyn og vegvesen. Vi ble her også behørig bespist og bedrøkket og hyggelig, det var det.

Etter TUV-oppholdet gikk turen videre til Hamburg og Hotell Norge for overnatting. Dagen etter fikk vi noen timer i byen, og anledning til å handle opp den siste rest av utenlandsk valuta. Deretter hjemreise via overnatting i Ålborg og hjem til «steinrøysa oppi bakken».

En herlig tur i et flott miljø med utrolig mye humor underveis. Den ene lyrikeren etter den andre dukket opp blandt turens deltagere, til alles glede, og til sine tider lange lattersalver. Jeg skal ikke nevne navn, men vi hadde stor moro av alle disse muntrasjonsrådene.

Jeg vil rette en spesiell takk til Erik Krane (eks. Tbg) for en flott tur. Her er lagt ned mange timers arbeide i forberedelser, og det var som om vi var med et profesjonelt reiseselskap. Vel blåst Erik det var en tur som virkelig frister til gjentagelse.



Dagens siste kunde ble behørig beskuet av norske biltilsynsfolk.

BILTILSYNET PÅ LASTEBILMESSE

Av Jan Haugerød

Årets store begivenhet innenfor lastebilnæringen var lagt til Hovlandbanen i Larvik hvor Vestfoldavdelingen av Norges Lastebileier-Forbund sto som arrangør av lastebileiernes dag 1987. Her var det samlet lastebiler av forskjellig slag, og utstyr for en hver smak. I et slikt miljø

hører også biltilsynet hjemme, og de deltok både med en informasjonsstand inne i utstillingshallen og med vektkonkurranse på uteområdet.

Biltilsynets stand var en stor suksess. Aldri før har vår informasjonsstand på en messe blitt så

godt besøkt. Årsaken til dette store publikumsbesøket lå i at vi her gikk ut i lastebilbransjens eget miljø og informerte om ting som i aller høyeste grad er viktig for sjåførere og eiere å vite noe om. Anton Asbjørnrød, Martin Visnes og Sigmund Riis som betjente standen de to dagene messen varte, hadde mer enn nok å henge fingrene i både med å gi informasjon og diskutere faglige problemer innenfor transportsektoren. — Vi fikk mange positive reaksjoner både fra sjåførere og lastebileiere. De synes at det var fint å møte biltilsynet i en annen sammenheng enn ute på veien i en kontrollsituasjon, sier Anton Asbjørnrød til Vestfolder'n.

Standen var bygd opp med tanke på å informere om sikkerhetsmessige forhold i forbindelse med lastebiltransport. De temaer som ble trukket frem var sikring av last, vektkontroll, transport av farlig gods, teknisk kontroll, og en orientering om aktiviteter og servicetilbud ved Solum utekontrollstasjon.

Anton Asbjørnrød hadde også et tilbud om lasteberegning. Ved hjelp av et dataprogram han har utarbeidet, kunne han regne ut hvor lasten må plasseres på lastepanen for å få utnyttet maksimalt akseltrykk på for- og bakaksel best mulig. De som hadde med seg nødvendige data for sin egen bil, fikk på et øyeblikk regnet ut hvor på lastepanet lasten måtte plasseres.

Et annet tema på standen som var gjenstand for stor oppmerksomhet, var en enkel figur som viste avstanden til forankjørende bil. Lastebiler har som kjent dårligere bremseevne enn personbiler, og det er viktig å holde tilstrekkelig stor avstand til bilen foran. Her kunne sjåførene plassere personbilen så langt foran vogntoget som de mente var nødvendig. Deretter ble det lagt på en ny transparent, og det kunne leses av direkte om



Vår tidligere vegsjef Gunnar Eigeland traff igjen gamle kolleger.



Interesserte deltakere i lastekonkurransen.

vogntoget greide å stoppe eller med hvilken fart det ville kjøre inn i personbilen bakfra. Her var det mange som fikk seg en stor overraskelse. Trafikksikker kjøring er ofte noe helt annet enn det som praktiseres ute på veien. Mange har lagt seg til vaner som ikke er like gode, og det gjelder også for trailersjåfører i forbindelse med å holde forsvarlig avstand til bilen foran.

I samarbeid med lokalavdelingen av lastebileierforbundet, arrangerte biltilsynet også en lastekonkurranse. Her gikk det ut på å beregne hvilken vekt en ferdig opplastet bil hadde på for- og bakaksel.

Det ble avgitt 42 svar, og 25 av disse lå innenfor en feilmargin på under 1000 kg totalt. Det er overraskende bra, sier Asbjørnrød. En så liten feilmargin ville det ikke bli gitt vektgebyr for i en vektkontroll ute på veien, sier han videre.

De fire beste av deltakerne gikk videre til en finale. Her skulle en lastebil leses opp på en slik måte at bilens lastekapasitet kunne bli best mulig utnyttet. Lasten var sandkasser med kjente vekter. Også her viste finalistene at de behersket kunsten å vurdere lastens plassering svært så godt. Det er også grunn til å nevne i denne sammenheng at den bilen som ble valgt brukt i denne konkurransen hadde mål og akselavstand som gjorde det spesielt vanskelig å laste riktig.

— Konkurransen vitner om at mange innen bransjen har svært god erfaring i hvordan en lastebil skal lastes. Andre erfaringer vi gjorde oss, sier Asbjørnrød, er at mange av de som besøkte oss inne på standen hadde svært god kjennskap til regler og bestemmelser som gikk på både sikring av last, transport av farlig gods og andre forhold. Hvis dette er en gjennomsnitt for bransjen totalt sett, må vi si oss godt fornøyd, tilføyer han.

BRANNØVELSE

Av Torun S. Borgersen

Det har ved flere anledninger vært etterlyst informasjon om brannberedskap på vegkontoret. Nå var opplegget klart og 3 dager i oktober ble avsatt til dette. Selve opplegget var beregnet å ta ca. 1 dag, men for at alle skulle få delta måtte opplegget gjentas.

Informasjonsopplegget var beregnet for alle i UNI-gårdens høyblokk. B. V. Guldberg hadde en kort introduksjon, hvoretter brannmester R. Nilsen tok for seg brannvern generelt og spesielt for UNI-gården. P. Sørensen, UNIforsikring, tok for seg brannslukningsutstyr og røykvarslere.

Det brenner for millioner av kroner hvert år, og i 95% av brannene er det menneskelig svikt i en eller annen form. Mange branner kan unngås ved å vise litt mer forsiktighet. I svært mange hjem og på arbeidsplasser ligger det ofte mange unødvendige brannfeller. Dette er det vår plikt å si ifra om når vi ser det. Men det er vel dessverre slik at noe vi ikke har opplevd på nært hold har vi vanskelig for å redusere faremomentene for at ikke skal skje. Brannvesenet har 3 S'er for brann, slapphet, sløvhet og slendrian, noe å tenke på!

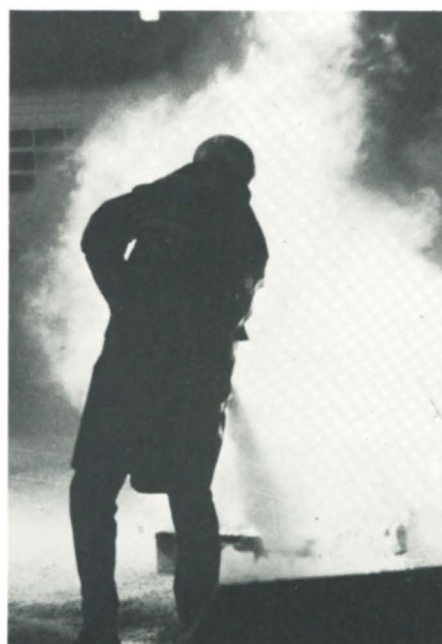
Mye av det materialet vi omgir oss med idag er syntetisk, og røyken fra dette er farlig og som oftest årsaken til dødsfall i forbindelse med branner. En røykvarsler er med på å redde liv, og nye bygningstorskrifter forlanger røykvarsler. Et brannslukningsapparat bør være lett tilgjengelig. Ha det gjerne på soverommet, da de fleste dødsbranner skjer om natten.

Det er viktig å kjenne til rømmingsveier, brannslukningsutstyr og hvordan det virker. Nødutgangen i UNI-gården var vel kjent for de fleste som arbeider i huset, men de færreste hadde vel gått helt ned

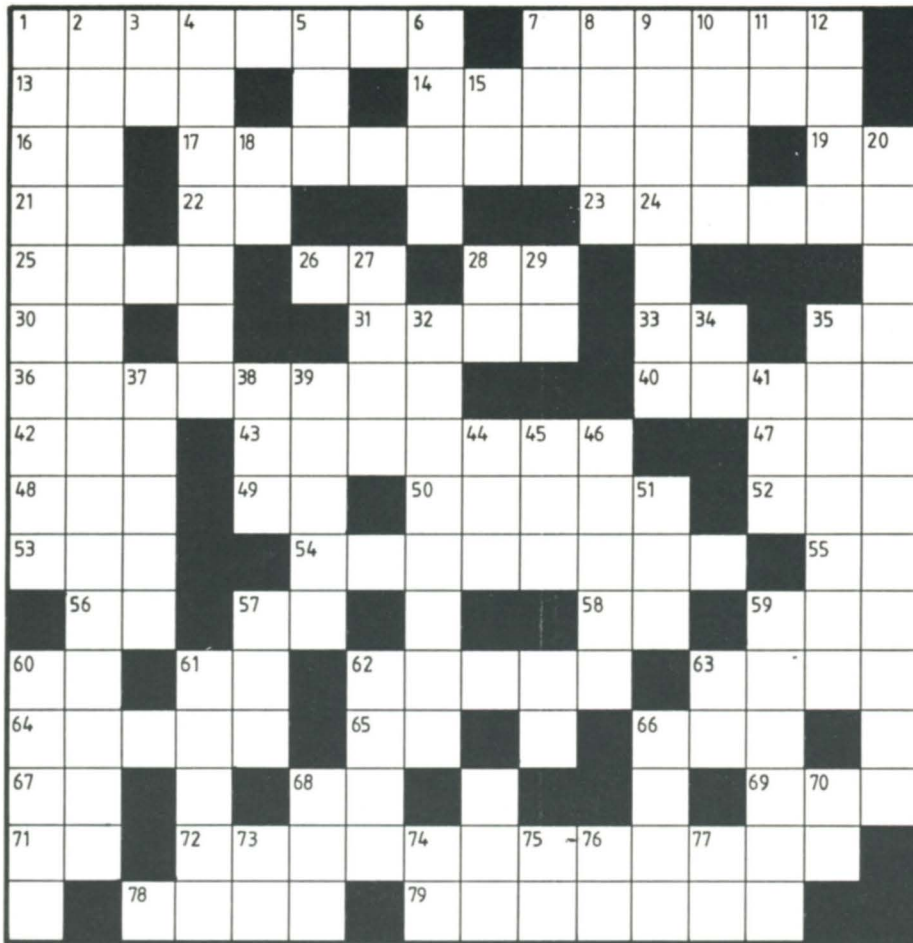
og blitt vist veien ut. Dette ble gjort etter at brannslukningsutstyret var behørig demonstrert. Redningsøvelse med brannbil ble demonstrert kun en av dagene, og vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik ble hentet ut fra et kontor i 8. etg. Det var dessverre ingen til stede fra Vestfolder'n for å få foreviget denne demonstrasjonen.

Etter lunsj gikk veien til Ås vegstasjon. Her var det «ildspåsettelse» og slukking i ett sett. Alle fikk prøve slukningsapparatene, og ikke minst fikk se hvor effektivt disse slukket en liten brann. Etter den praktiske øvelsen ble det vist videofilm av bl.a. årsaken til mange branner, og her kom de 3 S'er tydelig fram. Under filmen ble det servert kaffe og kringle, og det smakte godt etter å ha vært ute i regn og vind. Men været til tross, den praktiske delen ble utført med stor entusiasme.

Det var en lærerik og nyttig informasjon, og det bør bli en fast regel at nyansatte får en kort informasjon om nødutgangen og brannutstyret ved tiltredelsen.



Ikke alle hadde like lett for å få bukt med flammene.


VANNRETT

1. Stjernetegn
7. Dame
13. En av jentene på regnskap
14. Gresk filosof
16. Organisasjon
17. Stjernetegn
19. More seg
21. Mesterskap
22. Bilkjennetegn
23. Studenter
25. Kroppsdel, nynorsk
26. Leker
28. Retning
30. Ynde
31. Sted å være i kaldt og surt vær
33. Motta
35. Sigurd Olsen
36. Redskap
40. Er mange når kvelden kommer
42. Forutse
43. Øde
47. Måleenhet motorer
48. Gresk gudinne
49. Skip
50. Lar være
52. Naboer

53. Mat for fuglene ved juletider
54. Kryddervekst
55. Svar
56. Noe å drikke
57. Tall
58. Nynorsk pronomen
59. Lyd
60. Tall
61. Bindeord
62. Guttenavn
63. En dame
64. Dyr
65. Konsonanter
66. Tilegnet seg
67. Hadde det gøy
68. Kjent slagsted
69. Yr
71. Norsk fly
72. Ikke akkurat øde
78. Redskap
79. Gresk bokstav

LODDRETT

1. Fast gjest på Vega's juletreffester
2. Lydmanende ord
3. Naboer

4. Stjernetegn
5. Bråk
6. Grønnsak
7. Person i bok av Astrid Lindgren
8. Hudsykdom
9. Bosted
10. Guttenavn
11. Slapp
12. Etterlate
15. 3, 14
18. Bilkjennetegn
20. Yrke
27. Feste
28. Stor organisasjon, engelsk betegnelse
29. Drikk
32. Redskap
34. Tidsrom
35. Noe både NSB og vedlikeholdet har
37. Høytid
38. Ubehagelig lite dyr
39. Norsk forfatter
41. Retning
44. Vokaler
45. Trekke
46. Ide
51. Stresse ned
57. Område
59. En slags maskin (bestemt form)
60. Regne opp
61. Stjernebilde
62. Kyr
63. Dansk dyr
66. Avgift
68. Dyr
70. Spiste
73. Pronomen
74. Sted
75. Bilkjennemerke
76. Utrop
77. Dansk dyr

Yngvar Pedersen prøver seg igjen. En liten «nøtt» å hygge seg med i den hektiske juletid.

Løsningen sendes:

Statens vegvesen Vestfold
Postboks 323
3101 Tønsberg

Merk konvolutten «Kryssord Vestfolder'n».

Løsningen må være inne senest 20. januar 1988, og du er med i trekningen om lodd i pengelotteriet.



Riis og Hagejordet foretar her en siste kontroll av Olabilen.

Under lastebileiernes dag på Hovlandbanen ble det arrangert Olabiløp. Dette er populær sport og det var til stede unge og ivrige deltakere fra store deler av Østlandsområdet. Biltilsynet var selvfølgelig til stede og kontrollerte bilene før starten.

— Det er ikke hver dag at vi godkjenner alle bilene vi kontrollerer uten å skrive en eneste mangellapp, men det gjorde vi i dag.

Det sa Magne Hagejordet til Vestfolder'n etter at Olabilene var kontrollert. Sammen med Sigmund Riis hadde han ansvaret for å kontrollere de kjøredoningene som skulle starte i løpet. Det var ikke fritt for at de unge bileierne følte seg stolte over å få festet godkjennelseslappen på panseret etter at de to uniformerte herrer hadde sett

OLABIL- KONTROLL PÅ HOVLAND

Av Jan Haugerød



Starten har gått.

nøye på både styring, hjul og sikkerhetsbelter.

Olabil-løp er en høyst alvorlig sport. Her nytter det ikke å komme med en gammel hjemmesnekret



Alvorspreget gutt møter biltilsynet for første gang.

sak av restmaterialer etter fars siste ombygging av huset. Bilene er virkelig verdt et nærmere studium. Kunstneriske utforminger og slående likheter med kjente bilmerker er ikke ukjent i dette miljøet. Og hjulene er et svært viktig kapittel. Det skal rulle lettest mulig, for her teller ikke bare sekundene. Her er det elektronisk tidtakning hvor også hundredelene teller med i sluttresultatet. En av deltakerne hadde også kjørt løp i Sverige, og det ga tydeligvis både status og en viss respekt.

Sporten er også for fullt på veg inn her hjemme på berget, men det er vel ikke sikkert at biltilsynets folk vil være til stede for å kontrollere den tekniske tilstanden hver gang. Vi kan ikke regne med at dette vil bli en del av det daglige arbeidet for våre tekniske folk i biltilsynet i tiden framover.

NYE HÅNDBØKER

081 — Erstatningskrav
Forskrifter 0035 sider

Håndboken inneholder bestemmelser om behandling av erstatningskrav utenfor kontraktsforhold rettet mot Statens vegvesen og vegvesenets krav mot andre.

050 — Skiltnormaler -86
Normaler 0394 sider

Tekniske bestemmelser og retningslinjer (skiltnormaler) gitt med hjemmel i forskrifter om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkskilt og anvisninger (skiltforskrifter).

HUSK kjørelyset

ÅS VEGSENTRAL

40 års utvikling 1946-1986

I begynnelsen av 1920 årene — for rundt 65 år siden — begynte lastebilen sin tjeneste i Vegvesenets arbeidsdrift, og behovet for garasjer meldte seg. Det var bare 2 oppsynsmannsdistrikter den gang, og som stasjoner for oppsynsmennene ble det i årene 1921-1925 bygget oppsynsmannsboliger og garasjer i Sande og på Ilene på Semslinja.

Oppsynsmannsboligen hadde 2 leiligheter — en for oppsynsmann og en for smedmesteren. Smeden var en sentral og viktig person i vegarbeidsdriften på den tiden, og en flink smed og en god smie var viktige innstallasjoner på en vegstasjon den gang.

I en parentes må jeg nevne at alt arbeide foregikk manuelt. Rå muskelkraft var en viktig faktor, men godt verktøy og riktig redskap var like nødvendig. Borstål, slegger og feisler skulle «settes opp», krafser og brett skulle vedlikeholdes, og trillebår lages og repareres. Alt dette og mere til var oppgaver smeden tok seg av. Herding av borstål, slegger og feisler var det bare en god smed som kunne gjøre skikkelig, og det var penger verd for de som brukte det.

Etter hvert som maskinutviklingen gikk fram utover i slutten av 20 årene, ble det ved de samme 2 stasjonene også bygget mindre reparasjonsverksteder for mindre reparasjoner av lastebilene og annet maskinelt utstyr som etter hvert fikk innpass i Vegvesenet.

Til dette trengtes nye fagfolk, og på Ilene ble det i slutten av 1920 bygget



Bemanningen på Ås vegsentral fra 1961 og utover.

bolig for verksmester samt 2 hybler for sjåføren.

Dette var situasjonen for driftsbygningene i Vegvesenet i Vestfold i 30 årene. Krigen 1940-45 ga ingen utvikling på dette området, så situasjonen var i 1945 omtrent den samme som i 1930.

Tanken om å bygge en ny moderne «Redskapsentral» med verksted i Tønsberg-distriktet var nok ikke ny da den ble satt ut i livet ved første tomtekjøp i 1946. Det var grunn fra Åsgårdene ved E 18 (dengang riksveg 40) som ble starten på det som i dag er Ås vegsentral, vegstasjon og laboratorium.

Tomten som ble kjøpt var på snaue 11 dekar og ble betalt med kr. 0,75 kr/m². Med tillegg av gammel veg-

grunn — riksveg 40 var omlagt forbi tomten — var det da til disposisjon ca. 12 dekar tomtegrunn.

Men etter hvert som planene for utbygging tok fastere form ble tomten utvidet mot nord og øst ved innkjøp av ca. 13,5 dekar skoggrunn. Dette skjedde i 1955-56. Tomten var da i alt på vel 25 dekar, og dette var arealet vegsentralens nye servicebygg med vaktmesterbolig og verkstedbygg med nødvendige sosiale rom ble planlagt på.

Vel 10 år senere, i 1967, ble tomten ytterligere utvidet med ca. 8 dekar mot nord og øst. Dette for å få en bedre arrondering samt sikrere grunn for lagring av utstyr. Samlet tomtegrunn pr. idag er etter dette ca. 33 dekar.



Gamle E 18 ved Gulli, våren 1952.



Kjønnerød april 1952.

Tomtekostnader

De første ca. 11 000 m² som ble kjøpt i 1946-47 ble betalt med 0,75 kr/m². Neste tomtekjøp på ca. 13 000 m² ble 9-10 år senere betalt med 2,- kr/m².

Utvidelsen i 1967 med 7987 m² ble betalt med 8,- kr/m². Dette forteller litt om prisutviklingen også, men Vegvesenet har fått en flott beliggende og praktisk vegsentralt tomt på 33 000 m² for under 100 000 kroner, eller i snitt for ca. kr. 3,- pr. m².

Utbyggingen på Ås

Utbyggingen på Ås har foregått i mange etapper.

1.

Første bygg som ble satt opp i det nordøstlige hjørnet på den første del av tomten var en tyskerbrakke.

Den målte 14 x 34 m og ble satt opp delvis ominnredet i 1950. Den inneholdt lagerhall for småmaskiner og utstyr (den delen som ennå står der), smie med jernlager, snekkerverksted, lager, spiserom og vaskerom.

2.

Neste bygg var et garasjebygg i tre som ble bygget i 1953.

To av de 6 garasjerommene var ekstra høye for å gi plass til 2 Aveling Austeen gradere — veghøvler som vi fikk på den tiden.

De andre 4 garasjeplassene ble et par år senere isolert og panelt innvendig og virket som bil- og maskinverksted fram til det nye verkstedet sto ferdig i 1961. Hele maskinavdelingens verkstedvirksomhet flyttet fra Ilene i årene 1956-1957, og verkstedet der ble videre noen år brukt som skiltlager og verksted for skiltmaling og skiltreparasjoner.

3.

Arbeidet med planene for et nytt servicebygg ble det skikkelig fart i 1957. Via Vegdirektoratets innkjøpskontor (overingeniør Bjørum) ble prosjekteringen overtatt og utført av sivilingeniør Aslaksen, Oslo.

Høsten 1959 var servicebygget ferdig. Det besto av smørehall, maler- og verksted, lagerrom samt vaktmesterleilighet med kjeller.

4.

Verkstedbygget var en del av hele byggeprosjektet fra Aslaksen, men det ble satt ut som egen entreprise. Entreprenøren som fikk entreprisen gikk imidlertid konkurs da bygget var omtrent halvferdig. Byggmester Gus-



Demonstrasjon av snøfreseren «Snowflyer» rundt ca. 1950.

dal overtok resten av entreprisen og fullførte bygget. Det ble overtatt for bruk første dagene i juli 1961 — en del forsinket på grunn av konkursen.

Vegvesenet i Vestfold, og maskinavdelingen, hadde da fått en moderne vegsentralt med egen servicestasjon, verksteder, kontorer, spisesal og garderobes med vaskerom og dusj. Lagerrom var det også med plass i 1. etasje og i kjelleren.

5.

Som garasjer og opplagsrom for mindre maskiner og utstyr ble de to gamle byggene brukt de første årene etter at verkstedbygget sto ferdig. Behovet for mer lagerplass var der og i 1965 fikk vi klarsignal for ny lagerhall.

Moelv lagerhall på 1164 m² ble bygget parallelt med verkstedbygget etter at halve delen av tyskerbrakken var revet.

6.

Maskinparken vokste, ikke bare i antall, men også i størrelse. Veghøvlene krevde stor plass både i lengden og høyden. Løpene i servicestasjonen ble for korte, og arbeidstilsynet ga pålegg om utvidelse.

Dette ble gjort i 1967-68 med en utvidelse på 4 meter i byggets 17,5 m lengde.

7.

Vinteren 1978-79 startet diskusjonen og utredning av en videre utbygging av området på Ås. Det var i løpet av -70 årene fremkommet behov for plass for flere relativt nye funksjoner i Vegvesenet, og vegsentraltens relativt store tomt kom naturlig inn i diskusjonen om tomt for nybygg. Vegmesterfunksjonen var etablert, likeså skilt- og laboratoriefunksjonene.

Vegstasjon for området ble etablert midlertidig i Moelvenbrakker i 1974 i sydvestre del av området, ved siden av laboratoriebrakken som var plassert der litt tidligere. Skiltfunksjonen fikk plass i garasjebygget fra 1953.

Biltilsynet hadde også byggeplaner for ny stasjon for Tønsberg-området, og til dette formålet var det sikret et område på ca. 25 dekar syd for vegsentralt.

Maskinavdelingen hadde også sterke ønsker om bedre verkstedplass, spesielt for plateverkstedet.

I håp om å få en mest mulig rasjonell løsning ble det, i samarbeide med Vegdirektoratets innkjøpskontor, oppnevnt et utvalg ved vegkontoret bestående av representanter for de berørte parter.

Ing. Bjørn Bjørnstad, Elverum, ble engasjert som byggteknisk konsulent. Flere forslag fra Bjørnstad ble diskutert og følgende løsning ble det til slutt almen enighet om.

a. Verkstedbygget påbygges et nytt sveise- og plateverksted 18 x 20 m i den søndre delen.

Det gamle plateverkstedet gjøres om til lager og det gamle lageret til kontorer. Hele det gamle verkstedbygget kles med plater og taket belegges med ny Icopal. Alle verkstedporter byttes ut med ledd heiseporter. Servicebygget med vaktmesterboligen kles utvendig med plater og nye porter monteres også her.

Alt ferdigstillet sommeren og høsten 1982.

b. Verksted, lager, kontorer, m.v. for skiltseksjonen bygges inne i søn-

Forts. —

ÅRSMØTE I VEGA

VEGA bedriftsidrettslag hadde årsmøte på Ås vegsentrall fredag 13. november 1987.

Følgende styre ble valgt:

Formann: Reidar Jørgensen

Nestformann: Gunnar Eriksen

Kasserer: Rolf Mathisen

Sekretær: Anne Mai Presthaug

Styremedlem: Eva Borge

1. varamann: Helge E. Holen

2. varamann: Jorun Sætre Bringaker

Det har vært variabel aktivitet i VEGA siste år. Skytegruppa har stor fremgang, opptil 27 personer har vært med på enkelte av

gruppas aktiviteter. Resultatene har vært meget gode med flere gyldne medaljer til deltakerne. Treningskveldene er på Ås og de som ønsker kan ta kontakt med Gunnar Eriksen, Ås eller Kjell Kval, vegkontoret.

Vi stilte med et herrelag i Holmenkollstafetten. Resultatet var at vi kom på 274. plass av 505 lag i vår klasse. De som er interessert i å være med neste år kan ta kontakt med Reidar Jørgensen, vegkontoret.

Fotballen har rullet brukbart for VEGA til tross for at det på

årsmøtet i fjor ble foreslått et hvileår. Spesielt den nye keeperen, Jan Syvert Bråthen, har gjort en god innsats. I Vegcup'n røk laget ut mot Østfold. Kontaktpersoner: Gunnar Arnesen, Ås og Tore Kaurin/Steinar Aspen, vegkontoret.

Bowling-gruppene i Larvik og Tønsberg har jevn god aktivitet. Det er plass til flere, så bli med! Kontaktpersoner: Tom Skarre/Steinar Holstein, vegkontoret.

Trimgruppa (menn) starter opp igjen «Mandagstrimmen», se oppslag! Kontaktperson Gunnar Arnesen, Ås og Reidar Jørgensen, vegkontoret.

Skidagen 1987 ble avviklet med ca. 70 fornøyde deltakere. Kontaktpersoner her er Dag Atle Tangen/Øystein Ludvigsen, vegkontoret.

Når det gjelder idrettsmerkeprøvene, er det fremdeles en «hard kjerne» som stiller opp og gjør en fin innsats. Men det er problemer med å få med nye folk, spesielt fra utedriften. Kontaktpersoner er Annlaug Wold/Per Vaadal, vegkontoret.

Julebordet i fjor ble avviklet med 95 entusiastiske deltakere. Årets begivenhet går av stabelen lørdag 12. desember på Frimurerlosjen i Tønsberg. Vi har 20-års jubileum i år! Så ta fram danseskoene og bli med!

Som dere vel har merket, så gikk VEGA over til et nytt system for innkreving av medlemskontingent. Dette fungerte utmerket og vi har i dag 198 medlemmer + 1 æresmedlem.

Etter årsmøtet var det bespisning og festlig sammenkomst med dans. Et meget hyggelig og vellykket arrangement som VEGA vil satse på igjen neste år!

Anne Mai Presthaug
(sekretær)



Skidag er et av Vega's populære tiltak.

40 ÅRS ...

Forts. fra foreg. side —

dre del av lagerhall. Varme fra fyrrummet i kjeller under vaktmesterbolig også her. Bygget ferdigstillet i desember 1982.

c. Åpent garasjebygg plassert langs nabogrense mot nord i stål reiseverk kledd med stålplater som verkstedbyggene. Ferdigstillet i februar/mars 1985.

d. Vegstasjon og laboratorium i sørøstre del av vegsentraltomten. Bygget innviet og tatt i bruk i juni 1986.

Samme året ble det bygget ny avkjørsel/innkjørsel til vegsentrall og vegstasjon i søndre del av tomten. Den gamle avkjørselen stengt. Den nye vegen skal også fungere som atkomst til biltilsynets bygg på tomten delvis inntil og sør for det nye vegstasjonsbygget.

e. Biltilsynet skal bygge sitt anlegg på tomten som ble innkjøpt 1981. Byggingen er ikke påbegynt i september 1987, men en håper vel at det skal stå ferdig og i drift 1988-89.

«Julepresang» til Stokke og Sandefjord

ANLEGGSMIDLER TIL FYLKESVEGER

Av Torun S. Borgersen

Endelig er det anleggsvirksomhet igjen på fylkesvegsektoren. Vi må mange år tilbake for å finne sist vegvesenet hadde anlegg igang på en fylkesveg, ja faktisk helt tilbake til 1977-80. Kjøseanlegget og Lønskollen-Skjerven som de siste kunne anleggssjef Karl Høiland fortelle.

Anleggsarbeidene er nå i full gang på de to fylkesvegene Z-554 utenom Melsomvik og Z-285 ny terminalveg til Sandefjord lufthavn.

Anleggene ble ingangsatt i høst, og er kostnadsberegnet til henholdsvis 2 mill. kr. og 1.8 mill. kr. Anleggsleder i Melsomvik er overin. Leif Kjølén med oppsynsmann Kai Larsen. I Sandefjord er avd. ing. Geir M. Bø anleggsleder og Halvor Garvik oppsynsmann.

Vestfolder'n tok en prat med Kjølén. Han forteller at anleggsarbeidene i Melsomvik er i rute. Det er et lite enkelt anlegg, kun ca. 250 m kommunalt vann-/kloakkanlegg må

legges om. Ellers går parsellen stort sett over dyrket mark og utmark. Vegen har en lengde på 580 m og en bredde på 6,5 m inkl. skulder. Anlegget er beregnet ferdig ca. 1. desember d.å. Så når dette leses har sikkert mange allerede hatt en kjøretur på nyvegen.

Det ble holdt velfest i Melsomvik i høst når vegarbeidet ble påbegynt. Kanskje ikke så rart, for gamlevegen er smal og i dårlig forfatning. Så for lokalmiljøet må det helt klart være av stor betydning å få biltrafikken utenom sentrum.

Men hva med gamlevegen? Kunne ikke den brukes som gang-/sykkelveg er det blitt hevdet fra enkelte hold. Her kunne Kjølén vise til reguleringsplanen, hvor det er stadfestet at man ville ha gang-/sykkelveg langs nyvegen for ikke å få blandet trafikk på vegen. Det blir atskillig kortere å ta den nye vegen. Og hvem velger ikke den korteste vegen?



I høst har det vært jobbet hardt for å få den nye vegen utenom Melsomvik ferdig.

Personallytt

60 ÅR

Gunnar Stein, 14. oktober
Asbjørn Hansen, 7. november

Arne Dammen, 25. november

TILSATT I 25 ÅR

Kristian Gavlestad, 1. oktober
Sissel Berg, 1. juni
Jon R. Jelstad, 9. oktober
Sverre Sjøe, 22. oktober

VI ØNSKER VELKOMMEN

Anne Hvitmyhr, planavdelingen

Tore Hodnebrug, planavdelingen

Jan R. Finstrand, opps.mann, anleggsavd.

Anne Grete Friberg, biltilsynet Tbg.

VI TAKKER FOR GODT SAMARBEID

Reidar Olsen

PENSJONISTER SOM FYLLER ÅR

70 ÅR

Aksel Sannes, 26. november
Ivar Skjeggerød, 17. desember

NYE PENSJONISTER

Kåre Brække (ikke Kari som det sto i nr. 4. Vi beklager).

Vilhelm W. Gustavsen

Anton A. Steinsholt

Adolf Akerholt

Bjarne Karlsen

Odd Bjørnø

Liv Bakke

