

---

# VEST- FOLDER'N

---

**Nr. 2**

**1975**

---



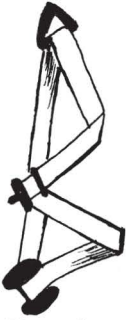
# Bedriftsavís for vestfold vegvesen

September 1975

2. årgang



	Innhold:	side
Redaktør: Jan Haugerød	Bilbeltepåbud?	3
Redaksjonssekretærer:	Siste vers av en -	4
Ingeborg Gulestøl	Fotokonkurransen	5
Mary Kristensen	Pensjonisttur -	6
Redaksjonsutvalg:	Den nye plansjefen	8
Hans Th. Kittelsen	Vedlikeholdsdistrikt 5	10
Trygve Rognan	Ekenessundet bru	13
Frank Rød	70 km/t på E18	14
Bjørn Skøie	Personalsekretæren-	15
Rolf Sommervik	Bevaring av forn- minner	17
Redaksjonsadresse:	Fra vernefronten	18
Vegsjefen i Vestfold	Prøving av hørsel- vern	19
Postboks 323	LTP -	21
3101 TØNSBERG	Driftssjef	23
Opplag 800	U-hjelp i praksis	24
Trykk:	Håndball	27
Cicero A/S	Vegvesenet på ut- stilling	28
Forsidebilde:	Veg-cupen -75	29
Hagenes bru	Håndballtabellen	29
	Med en enkel tulipan	31



## **ilbeltepåbud ?**

Fra 1. september i år ble påbudet om bruk av bilbelter iverksatt. Påbudet kommer som et resultat av det arbeid en nordisk samarbeidsgruppe utførte i 1974.

Her i landet er alle biler som er førstegangsregistrert etter 1. januar 1971 utstyrt med sikkerhetsseleer i forsetene. Selene er alle av godkjente typer, og de må karakteriseres å være komfortable i bruk.

Det er ingen tvil om beltenes effektivitet, og det er vel heller ingen som med hånden på hjertet vil påstå noe annet. Til tross for dette er det svært mange som ikke har brukt beltene. Selv om påbudet nå er kommet, vil det i tiden framover fortsatt være mange som kjører uten å bruke beltet. Dette skyldes måten påbudet er gjennomført på. Politiet skal utstyres med brosjyrer om bilbeltebruk, det skal ikke utstedes gebyr for overtredelse av påbudet, og på toppen av det hele skal det ikke gis påbud til den enkelte om å ta beltet på. Har dette noe med påbud å gjøre?

Trafikkulykkene koster samfunnet store summer i personskader og mennesker blir påført varig men. Skulle ikke dette bety at et effektivt påbud om bruken av bilbelte må gjennomføres snarest mulig? Det som hitil er gjort er langt fra tilstrekkelig. Beltebruken må tvinges gjennom på en effektiv måte over et så langt tidsrom at det å bruke bilbelte blir en vanesak. Bruken av bilbelte skal være like selvfølgelig som det å bruke lys ved mørkekjøring.

Red.

# Siste vers av en



## svanesang

Transportledene er samfunnets blodårer, havet, elvene, stien gjennom skogen, - over fjellet, kjerrevegen, bilvegen, jernbanen.

Det har vært sagt en gang at all menneskelig virksomhet i virkeligheten er transport i en eller annen form.

Jeg skal ikke komme nærmere inn på denne filosofi, men siden det i våre dager tales om det å ha et "meningsfylt arbeid", tror jeg å kunne si at vi er heldige i så henseende. Vår jobb er å "jævne for andre den vanskelige vej" som det heter i sangen om Jens Vejmand. Når vi har anlagt en ny veg eller utbedret en gammel, blir den overtatt til bruk av våre medborgere. Meget snart glemmer de hvordan de kom seg frem før, eller de fortredeligheter de da var plaget av, støv, telegroper, vaskebrett, snøskavler.

For 18 år siden innbød et forsikringsselskap til en konkurranse som gikk ut på at man skulle finne de trafikkfeller eller dårlige partier i Vestfold som med rimelige midler kunne utbedres. Det kom inn ca. 1500 forslag. Det er morsomt å kunne konstatere at så godt som alt dette er historie, praktisk talt intet vil man finne i dag.

Vi er også svært nær det mål statsråd Kyllingmark satte for vegvesenet, svart dekke og 8 tonns akseltrykk. Vrengen bru setter dessverre grense for hvor nær 100% veglengde med 8 tonns bæreevne vi kan komme. Hva angår statsråd Lorentzens målsetting med veger for gående og syklende, er vi i god gjenge.

Etter 46 års virke, hvorav de siste 11 her i Vestfold, er tiden kommet da jeg snart skal overgi roret til en ny vegsjef.

Jeg vil ønske dere, mine medarbeidere, den samme glede som jeg selv har hatt i arbeidet, slik at dere med Tjømedikteren Alf Larsen kan si:





# FOTOKONKURRANSE

De tre første nummer av avisa har alle hatt forskjellige forsidebilder. Dette vil vi fortsette med da vi mener at forsiden blir mer attraktiv når vi har et nytt forsidebilde til hvert nummer.

Bilde til neste nummer bes sendt redaksjonen innen 1. januar neste år. Helst må bildet være i svart/hvitt.

Bildet som blir valgt som forsidebilde vil bli belønnet med et hellodd. Husk å oppgi fullt navn og adresse.

Redaksjonen forbeholder seg rett til å bruke også de bilder som ikke blir valgt som forsidebilde.

★★



"jeg elsker disse veier  
som munner ut i hav!"

og idet jeg takker for godt samarbeid, slutter jeg med  
dansen Sigfred Pedersens hyldest til vejen:

"Jordens urtid var kun mørke  
men med ét tog Vejen fat,  
brød sig gennem ørknens tørke,  
sprængte fjeld, brød gennem krat.  
Da blev jorden fælles eje,  
da fik livet lov at gro.  
Vi vil altid bygge veje,  
over kløfter slår vi bro."



Leif Moy

# Pensjonisttur og informasjonsmøte

Onsdag 11. juni var det klart for årets pensjonisttur og informasjonsmøte for arbeiderne i nordfylket. Med buss gikk turen til Larvik og Farrisanlegget. Der fikk pensjonistene en grei orientering om anleggsvirksomheten av overingeniør Dahl, og en kjøretur på den nye E18 mellom Farriseidet og Sky.



Etter en enkel lunsj i Larvik, gikk turen opp Lågendalen, og det var omvisning på anlegget mellom Steinsholt og Eide. Også her orienterte Dahl.

Tidsskjemaet for turen var rommelig, og det ble tid til studering av gamle Dalelv bru i Lardal. Her ble "turistene" fotografert. Dessverre var det ikke så mange pensjonister som hadde anledning til å være med denne gangen. Turen var meget vellykket, og vi håper flere finner anledning til å bli med ved lignende arrangementer senere.

Om kvelden var det informasjonsmøte i Samfunnshuset i Holmestrand. Vegsjef Moy åpnet møtet og ønsket alle velkommen. Han kom videre inn på betydningen av god kontakt mellom kontoret og arbeiderne ute i distriktene. "Både informasjonsmøtene og bedriftsavisa er viktige ledd i dette arbeidet", sa han.

Hovedpunktet i kveldens møte var plansjef Lepperøds orientering om vegplanene i fylket. Spesielt nøye redegjorde han for de planer som foreligger i nordfylket. Det er i første rekke E18 som er det store problemet. Bilparken bare øker og øker og det å få en trafikksikker og fasadefri hovedveg gjennom fylket må være en av våre hovedoppgaver i årene framover. Ved vegkontoret har en lenge forsøkt å komme fram til en løsning gjennom Holmestrand, men uten resultat. Det er nå opp til de politiske myndigheter å avgjøre hvilken av de 3 aktuelle løsninger som skal velges. Når det gjelder E18 forøvrig, ser det ut til å bli en løsning utenom Haukerød ganske snart. Alle de uttaleberettigede instanser er nå på det nærmeste enige.

I vegplanleggingen for øvrig er det trafikksikkerhetsmessige og miljømessige forhold som spiller en stor rolle. Gjennom arbeidet med Norsk Vegplan II er en kommet godt i gang med dette for byer og tettsteder. For øvrig når det gjelder Norsk Vegplan, må utbyggings-tempoet settes ned på grunn av vesentlige reduksjoner i bevilgningene, og det må for ettertiden satses langt sterkere på utbedring av eksisterende vegnett enn tidligere antatt.

Etter Lepperøds orientering var det en spørreunde, og trafikkproblemer i Bakkelandsbakkene vinterstid ble det mest aktuelle tema. Det kom fra mange synspunkter, men ingen konkrete forslag til løsning av problemet.

Pensjonistturen og informasjonsmøtet ble arrangert i samarbeidsutvalgets regi. Det var Høiland og Nylund som sto for opplegget og den praktiske gjennomføring.



## Den nye plansjefen -



Johan Lepperød (43) tiltrådte sin stilling ved Vestfold vegkontor den 2. mai 1975. Lepperød har en allsidig utdannelse og praksis bak seg, bl.a. med utdannelse fra University of Colorado og praksis fra Illinois Division of Highways. Etter hjemkomsten fra USA arbeidet han 2½ år ved Djupdalskontoret i Oslo og kom så til vegkontoret her for et 1½ års opphold på planavdelingen. Fra nyttår 1966 til 1. mai i år har han vært ansatt ved utbyggingsavdelingen hos fylkesmannen, avbrutt av 2 års permisjon (1972/74) for

å arbeide som sekretær for Stortingets samferdselskomite.

Vi spør Lepperød om det er stor overgang fra fylkesmannen til vegsjefen.

-Mitt arbeidsfelt ved fylket var oversiktsplanlegging og kommunikasjonsplanlegging inkludert arbeidet med fylkets vegplan og saksbehandling knyttet til denne og budsjettene. Arbeidsfeltet var således noe videre, men jeg er glad for nå også å kunne arbeide med mer konkrete saker. Det er dessuten nyttig å komme inn i planleggingsprosessen med direkte kontakt med de utøvende organer. Plansituasjonen ved kontoret er noe vanskelig, og vil nok prege avdelingens måte å ta sakene på, men jeg vil si at vegetaten er godt organisert og har flinke folk, og ikke minst viktig - samarbeidet og miljøet på kontoret er svært godt.

- Hva er de viktigste oppgavene framover?

- El8 forbi Holmestrand er vel fortsatt det største



problemet, men første oppgave er å skaffe planer til vegbygging i 1976. Vi håper å ha planene klare for E18 forbi - og innfartsvegen til Sandefjord i løpet av 1. kvartal 1976, slik at skjønn kan holdes høsten 1976.

- Blir det tatt spesielle trafikk sikkerhetsmessige hensyn ved planleggingen av veger?

- Mange av de planer som fremmes nå vil ha sin vesentlige basis i hensynet til miljø og sikkerhet. Jeg anser hensynet til de syklende og gående for svært viktig. Det er vel nesten ingen som er uenig i dette i dag, - problemene melder seg imidlertid når det skal skaffes grunn til slike tiltak, særlig når dyrket mark blir berørt.

- Har du noe forhold til bedriftsavisen?

- Bedriftsavisen gir en fin anledning for vår og andre avdelinger til å informere om nåværende og framtidige arbeidsoppgaver.

- Noen ønsker for framtiden?

- For å komme fram til lett gjennomførlige planer er det meget viktig å ha et nært og godt samarbeide med kommuner og landbruksmyndigheter. Jeg er glad for å kunne si at dette er tilfelle i vårt fylke, og skal jeg uttrykke et ønske, må det bli at dette samarbeidet kan utvides ytterligere i den hensikt å finne fram til konstruktive og gode løsninger på vegproblemene i fylket.

ig



# Vedlikeholdsdistrikt 5

I tiden framover vil "Vestfolder'n" presentere noen av Vestfold vegvesens arbeidsplasser. Den daglige leder i vedlikeholdsdistrikt 5, vegmester Håkon Fjeldbo, gikk av med pensjon den 4. august i år, og vi fant at det kunne passe å ta en prat med han "på tampen" og samtidig foreta en presentasjon av hans område.

Vedlikeholdsdistrikt 5 strekker seg fra Brunlanes i sør til Hvittingfoss i nord. Lågen deler distriktet i to, og det er syv store bruer som binder vegnettet sammen over elva.

Geografisk sett er distriktet meget variert - noe som kan by på problemer for vedlikeholdet vinterstid. Fjeldbo kan fortelle at sterkt snøfall og mindre snøras flere ganger har ført til at veger inne i distriktet har vært stengt i kortere perioder. Vegstandarden er ellers bra, det er bare 26 km riksveg og 62 km fylkesveg som har grusdekke. De resterende 118 km riksveg og 78 km fylkesveg har fast dekke, enten av asfalt, oljegrus eller dobbel overflatebehandling.

Til å lede distriktet har Fjeldbo hjelp av to oppsynsmenn. Harald Inderøy har tilsynet i Brunlanes og områdene rundt Larvik, mens Per Lundal har det tilsvarende ansvaret i Lågendalen. Den faste arbeidstyrken er på 17 mann.

Distriktet har sitt hovedkontor på Bommestad vegstasjon, og her traff vi vegmester Fjeldbo. Det påstås jo at vi som er funksjonærer inne på vegkontoret vet svært lite om hva som skjer ute i driften. Vårt første spørsmål til Fjeldbo er derfor:

- Hva er det egentlig dere driver med her?
- Ved siden av vanlig vedlikehold som kantrensk, asfaltlapping, høvling o.l., er det nå på sommerstid oppretting for asfaltlegging og overflatebehandling

som er mest tidkrevende. I år skal vi også sette i gang store vedlikeholdsarbeider på Gåserud og Hukstrøm bru. Først og fremst gjelder dette sandblåsing og maling, men på Gåserud bru skal vi dessuten skifte dekke. Vinterstid kan det bli anledning til mindre anleggsmessige jobber. Litt fjellsprenning på partier hvor det fra før er smalt og uoversiktlig er fint vinterarbeid.

- Hvordan er kontakten med kontoret?



Vegmester Håkon Fjeldbo

- Etter at vi har fått distriktledere inne på kontoret, har kontakten blitt bedre enn før. Vi har regelmessig forbindelse med distriktslederen og faste turer omkring i distriktet. Vårt arbeid er meget selvstendig, men et godt samarbeid gjør at mange problemer nå løses lettere enn før. Overgangen til EDB har også ført til mer kontakt med kontoret. Det er stadig forskjellige skjemaer som skal fylles ut og sendes inn. Dette medfører mye innarbeid, og når vi også om høsten skal sette opp driftsplanene for neste år, blir kontorarbeidet så tidkrevende at det kan gå ut over arbeidet i marken.

- Din etterfølger vil komme en gang før jul. Har du noen gode råd å gi ham på vegen?

- Han er helt ukjent i distriktet, og til å begynne med vil han ha stor nytte av de råd Inderøy har å gi. Han har vært lenge i distriktet og kjenner alt like godt som jeg. Ellers er det vanskelig å gi noen gode råd. Ingen arbeider på samme måte, og det må være

opp til den nye vegmesteren å legge opp arbeidsrutinene slik han finner det naturlig. Av viktige oppgaver som må takles i framtiden, blir spørsmålet om en ny vegstasjon. Forholdene her på Bommestad er ikke tilfredsstillende, og spørsmålet om en ny vegstasjon må prioriteres høyt. Vintervedlikeholdsarbeidet på den nye E18 herfra til Sky blir også en viktig oppgave. Spesielt viktig blir vedlikeholdet på den nye trafikkmaskinen ved Farriseidet.



Fra v.: Oddvar Brekkesæter, Harald Inderøy, Håkon Fjeldbo, Kristen Kristensen.

Vi kunne ikke besøke sydfylket uten å ta en runde i distriktet. Halve arbeidsstyrken hadde ferie, men på Kjosevegen gikk arbeidet for fullt. Formann Kristen Kristensen, høvlefører Oddvar Brekkesæter og en leiebil var her i gang med forarbeidene for overflatebehandling. Asfaltfirmaet skulle begynne utleggingen straks over ferien.

JH



# EKENESSUNDET BRU

Denne brua er et av de større bruanlegg som bygges i Vestfold vegvesens egen regi. Arbeidet ble oppstartet i april 1973 og er antatt avsluttet i mars 1976.

## Tekniske data:

Lengde	195,5 meter
Bredde	12,5 "
Armeringsmengde	145 tonn
Peler på land	Hercules 1300
" i sjøen	" 600

Brua har en kombinasjon av platebærende betongpeler og pilarer på betongpeler til fjell, med platebærende prefabrikerte betongdragere. Landkar Øst er derimot fundamenterte på komprimert steinfylling til fjell.



Forts. side 30

# 70 KM/t PÅ E-18

## ULYKKENE HAR GÅTT NED

Den 12. oktober 1972 ble det innført fartsgrense 70 km/t på E18 mellom Gulli og Ommundrød. Hensikten med denne fartsbegrensingen var dels å redusere antallet trafikkulykker og dels å forenkle fartsgrenseskiltningen da det tidligere på strekningen var flere unntak fra 80 km/t.

Det er nå gått 3 år siden tiltaket ble gjennomført. Vegkontoret har hele tiden fulgt trafikkutviklingen på strekningen. Antall ulykker har gått ned i forhold til de 2 siste årene før fartsgrensen ble innført. Spesielt har antall ulykker i vegkryss gått ned. Mellom kryssene er reduksjonen minimal.

Det er ennå gått for kort tid til at det kan sies med sikkerhet hva som er årsak til nedgangen i antall ulykker. Undersøkelser som er foretatt andre steder viser at hastighetsnivået har en viss sammenheng med ulykker i vegkryss. En vil således anta at hastighetsreduksjonen på E18 er en direkte årsak til at antall ulykker i kryss er redusert. Det må her også tas hensyn til at ulykkestallene før og etter gjennomføring av fartsgrensenedsettelsen ikke kan sammenlignes direkte. Trafikkmengden ligger i dag noe høyere enn i 1972. Ut fra dette må en kunne anta at fartsbegrensningen virker mer positivt enn ulykkestallene viser.

Det har skjedd en interessant utvikling i kjørehastigheten på strekningen. I 1972, da fartsgrensen var 80 km/t, kjørte i alt 7,7% av trafikantene fortere enn fartsgrensen. Vinteren 1973, da fartsgrensen var 70 km/t, kjørte 16,4% for fort. I 1974 kjørte hele 31,1% fortere enn fartsgrensen. Dette er langt over landsgjennomsnittet, som er omlag 15%.

Utviklingen av kjørefarten siden vinteren 1973 er lite positiv. Antall overtredelser ligger så høyt at noe bør gjøres, f.eks. sette inn mer politiovervåking.

JH

## Personalsekretæren vår:

Vegvesenet har fått personalsekretær. Vår tidligere kasserer, Tore Jacobsen, er ansatt i stillingen. Jobben består i behandling av saker vedrørende ansettelse av tjenestemenn inne på kontoret og ute i driften, samt saksbehandling i forbindelse med bestemmelsene og reglene i Statens Personelhåndbok og overenskomsten for vegarbeidsdriften. Han er også sekretær i inntaksrådet for vegtjenestemenn.

Av viktige oppgaver framover blir å bedre kontakten med tjenestemennene ute i driften og de ansatte på bilsakkyndigkontorene, forteller Jacobsen. Det må også legges opp et fullstendig personalkartotek over vegtjenestemennene.

Personalplanleggingen må styrkes, og behovet for nye stillinger vurderes nøye. Det må først og fremst tas sikte på utnyttelse av den arbeidskraft vi allerede har. Ved opprettelse av nye stillinger er det viktig å klarlegge arbeids- og ansvarsområde før stillingen lyses ledig.

Vi må også bedre informasjonen til de ansatte vedrørende endringer av arbeidsområder og andre saker som berører de ansattes arbeidsmiljø.

Tilrettelegging av velferdstiltak for alle ansatte vil også bli en del av mitt arbeide, slutter Jacobsen.



JH

# Nå er det bare opp til deg!

Vær så snill - bruk bilbeltet.  
Påbud fra 1. september 1975.



**Vegdirektoratet**





## Bevaring av fornminner



I siste nummer av bedriftsavisa etterlyses gammel veghistorie med tilknytning til gamle veger, stier, bruer, arbeidsmetoder m.v. Denne gangen tar vi et skritt videre og ber samtlige ansatte i vegvesenet være behjelpelig med å etterspore ting av veghistorisk interesse. Det kan være veger og bruer, vegvisere, redskap og maskinelt utstyr, protokoller, dokumenter, gamle vegkart m.m. Slike ting vil da i første omgang bli registrert med tanke på framtidig bevaring, enten i et eget vegteknisk museum, i Norsk Teknisk Museum i Oslo og/eller i andre museer rundt om i landet.

Vegdirektoratet, som står bak tanken om et vegteknisk museum, oppnevnte høsten 1974 et utvalg til å ta seg av det forberedende arbeid med museumssaken. Utvalget fikk mandat til å trekke opp retningslinjene for hvilke gjenstander og hvilket utstyr det er ønskelig å bevare, planlegge arbeidet med innsamling, registrere og bevare gjenstander m.v. I mellomtiden - mens vi venter på disse retningslinjene - tas det sikte på en foreløpig registrering av de ting som kan tenkes å ha veghistorisk interesse. Et hvert tvilstilfelle må vurderes nøye, slik at en ikke kommer i skade for å vrake ting som bør komme med.

Ved å bekjentgjøre dette tiltaket i "Vestfolder'n", håper vi å komme i kontakt med folk som har noe å foreslå. Det finnes ennå en god del eldre vegarbeidere i tjenesten, og vi har også mange alderspensjonister. Disse vil i tidens løp sikkert ha støtt på ting som kan påvises og som fortjener å bli tatt vare på. Imidlertid gjelder denne appellen alle - uansett alder, og en håper med dette å skjærpe de interessertes interesse og å få de uinteresserte interessert.

Vi ser fram til et godt samarbeid og mange gode forslag.

Thorbjørn Bøe



# Fra vernefronten



Vernelederen meddeler:

Syke- og skadefraværstatistikken for 1. halvår 1975 foreligger nå, og viser følgende tall:

I alt 127 personer ute i arbeidsdriften har vært syke i kortere eller lengere tid i dette halvåret. Samlet har de vært borte fra arbeidet i 1884 dager, eller 15 932 arbeidstimer.

I samme periode er det registrert 10 skader i arbeidstiden. Disse har medført fravær på 110 dager, eller 900 arbeidstimer, d.v.s. fravær i gjennomsnitt 11 dager pr. skade. Skadene har i det vesentlige bestått av småskader - eller det en i det daglige kaller "hendelige uhell". Likevel må en få påpeke at det i enkelte av tilfellene er endel uforsiktighet som er årsak til skadene.

Totalt er det i 1. halvår 1975 registrert 227 226 arbeidede timer. Sykefraværet utgjorde 15 932 timer og skadefraværet 900 timer. Samlet gir dette 244 058 timer. I prosent av totaltimetallet utgjør:

Sykefravær	6,5% (i 1974 var tallet 5,4%)
Skadefravær	0,4% (i 1974 var tallet 0,4%)

altså en økning i sykefravær med 1,4% i forhold til hele året 1974. Dette kan skyldes mange forhold, blant annet svakheten i det å sammenligne  $\frac{1}{2}$  år med et helt år.

Skadefraværsprosenten er lykkeligvis ikke øket, og vi bør alle heller prøve å gjøre hva vi kan (forsiktighet og omtanke?) slik at årsprosenten blir noe lavere.

Martin Nordkvelle



# Prøving av hørselvern

Økende mekanisering har tilført samfunnet en rekke fordeler hvor øket produksjon og effektivitet står sentralt. Det har imidlertid ikke bare vært fordeler å spore, men også ulemper. Sentralt blant ulempene står de miljømessige problemer, hvor problemet støy er et av de store.

Støyens følger menes å være mange og omfattende, og blant dem kan nevnes: stress, øket blodtrykk, tiltakende hjertevirksomhet, sammentrekking av hudens blodkar, kronisk tretthet, og ikke minst nedsatt hørsel.

Sykefraværet i arbeidslivet har i de senere år vist en alt mer tiltakende tendens i takt med økende mekanisering. En del av årsaken til dette kan vel utvilsomt tillegges miljøproblemene.

Det ovenforstående har gjort sitt til at en undersøkelse over forskjellige typer hørselvern ble satt i gang. Arbeidet ble iverksatt av kontoret for teknisk rasjonalisering på oppfordring fra Hovedverne- og Miljøutvalget for Statens vegvesen.

Undersøkelsen omfattet 10 stk. hørselvern, valgt etter dempningsdata fra Karolinska Institutet i Stockholm. De 10 hørselvernene var: No Noise, Sonogard, Heger, Peltor H8, Silenta Pop, Willson, MSA, Bilsom Gul, Peltor H7 og Silenta Super.

Prøvepersonene besto av arbeidere fra knuseverk, borvogn, maskinførere og platearbeidere, i alt 11 stk. Prøven ble foretatt i Hedemark og Vestfold fylker. Undersøkelsen ble delt opp i to, en korttids- og en langtidsdel på 1 og 20 dager.

Etter at tjenestemennene hadde prøvd hørselvernene noen dager i sitt vanlige arbeide, ble de stillet følgende spørsmål:

Er øreåpningen stor nok?

Hvordan er søylen å stille inn?

Holder hørselvernet den ønskede innstilling når det tas av og på?

Beholder hørselvernet sin innstilling når man løfter det fra det ene øret for å motta en beskjed?

Hvor godt sitter hørselvernet ved raske hodebevegelser?

Hvor tungt kjennes hørselvernet?

Hvor stort trykk mot hodet utøver hørselvernet?

Hvordan er tetningsringene og hvilke type foretrekkes?

Hvor godt demper hørselvernet?

Har du andre bemerkninger til hørselvernet?

Da svarene ble satt opp i en tabell og sammenlignet, kom en fram til at det var tre stykker som skilte seg ut, nemlig: Willson, Peltor H7 og Silenta Super. Verne- og Miljøutvalget har gått inn for å satse på Peltor H7 på grunn av at denne er det stor øreåpning i, den demper lyden like godt som de andre to, den er lett (215 g mot Willsons 345g og Silenta Super 255 g) og mulighet for å få fester til å montere på hjelm. Tetningsringene er lette å skifte ut uten å bruke lim. Peltor H7 og Peltor HP 3007 (hjelmmontering) lagerføres på Ås vegsentral.

Karsten Gjersøe



**NB !**

STOFF TIL NESTE NUMMER AV "VESTFOLDER 'N"  
SENDES REDAKSJONEN INNEN UTGANGEN AV ÅRET!



# LTP —

## Langtidsplanlegging

Arbeidet med å underkaste hele vegvesenets arbeidsmetoder, organisasjon m.v., en grundig og kritisk vurdering er satt i gang. Sentrale spørsmål i denne forbindelse er bl.a.:

- Målsettinger
- Vegplanarbeide og utbygging
- Trafikkavvikling, trafikksikkerhetsarbeide
- Organisasjon, administrasjon

Vegdirektøren har utpekt følgende foreløpige styringsgruppe som skal ha ansvaret for opplegget og gjennomføringen av LTP-arbeidet i vegvesenet:

Vegdirektør Karl Olsen  
Ass.tekn. direktør A.J.Grotterød  
Avd. direktør T.N.Johansen  
Overing. I.Tenold  
Vegsjef Ch.Danielsen  
Vegsjef A.Østgård  
Kontorsjef M.Ånsløkken  
Bilsakkyndig M.Bøie

Som sekretariat fungerer LTP-kontoret og organisasjonskontoret i Vegdirektoratet.

Det er avholdt et arbeidsseminar på Lysebu i dagene 24.-26. februar 1975 med deltakelse fra Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og den ytre etat. Styringsgruppen har avholdt 3 møter.

Arbeidet med å skaffe en overbygning av etaten og videreutvikle den, er viktig. Videre er det helt nødvendig at etaten tilpasser seg strømmingene ellers i samfunnet. LTP-arbeidet skal derfor bl.a. prøve å gå inn på spørsmål som:



- klarlegge vegetatens omgivelser og disse krav og forventninger til oss
- klarlegge hvor vi selv står
- utarbeide mål/midler for etaten
- legge opp rammer for arbeidet på de forskjellige nivåer i organisasjonen

Ønsket er bl.a. fortsatt å fremme en målrettet demokratisk ledelse og videreutvikle det nødvendige vid-syn, samtidig som vi rustet oss for å ivareta våre arbeidsoppgaver på en for landet tjenlig måte.

Framover vil vi møte uttrykket LTP i økende grad. Men-ingen med dette mitt "drypp" er derfor å orientere kolleger og etatens personale ellers om det arbeide som er i gang. Til dette arbeidet vil vi framover trenge all den samarbeidsvilje og evne som vi kan mobilisere. Jeg vil derfor be om at vi møter den utfordring vi her står foran med god vilje til å trenge gjennom problemene og finne de optimale løsninger.

M. Bøie



**ETTER SOMMER KOMMER  
HØST OG MØRKE KVELDER-  
BRUK  EFLEKS -**

**DET ER DITT LIV DET GJELDER**

NYTT I VESTFOLD:

## DRIFTSSJEF

At Vestfold har fått driftssjef tør være gammelt nytt ettersom han tiltrådte stillingen 1. desember 1974, og at den som innehar jobben er den tidligere anleggs-sjefen Trygve Rognan, er vel også kjent for de fleste, men da stillingen er ny i vårt fylke, har vi hatt en samtale med Rognan for å forsøke å gjøre klart hva arbeidet hans egentlig består i.

Først en kort og summarisk presentasjon av driftssjefen: Han er 43 år og har vært ved Vestfold vegkontor som overingeniør og leder av anleggsavdelingen 1963-74, avbrutt av 2 års permisjon (1972-74) for å arbeide som prosjektleder for Norad i Tanzania. Han returnerte derfra i juli 1974.

Rognan forteller at hovedoppgaven hans er å være koordinerende leder for driftsavdelingene, som omfatter anleggs-, vedlikeholds- og maskinavdelingen, samt å være bindeledd mellom disse og vegsjefen. Grunnseksjonen er også tillagt hans område. En annen viktig funksjon som er tillagt driftssjefstillingen er å være fast stedfortreder for vegsjefen. Budsjettspørsmål er også noe en driftssjef kommer sterkt i berøring med. De begrensede midler en har til disposisjon må settes inn der behovet er størst og der de gir størst utbytte. Beslutninger av dette slag blir tatt i samarbeide med vegsjefen og avdelingslederne.

På spørsmål om det var stor overgang fra arbeidet som anleggsjef til driftssjef, sier Rognan at en stor forskjell ligger i at hans nåværende stilling innebærer mer kontorarbeide, noe som medfører at han kommer mindre ut. Denne kontakten med folkene ute savner han, men trives ellers godt med jobben. Den er allsidig og gir en god oversikt over vegvesenets virksomhet.

Rognan sier til slutt at han synes samarbeidet mellom avdelingene går godt, og skulle han uttrykke et ønske måtte det være at dette samarbeidet kan fortsette i samme spor og stadig utvikle seg til det bedre. ig

# U-HJELP I PRAKSIS

Da jeg første gang så annonsen hvor de søkte etter veifolk til Tanzania, tenkte jeg at dette kunne det være moro å søke på. Jeg hadde tidligere ikke i min villeste fantasi tenkt å dra til Afrika for å bygge veier etter så mange år i vegvesenet her. Men alt ble alvor, og i januar 1973 dro vi som var tatt ut, nedover. Vi skulle utgjøre den tekniske stab ved to Norad-støttede veganlegg i Tanzania.

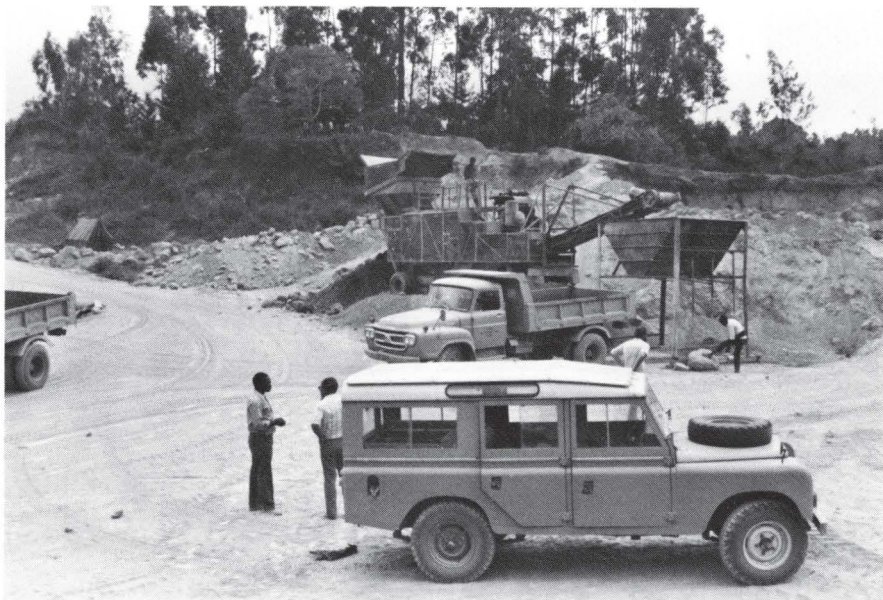
Vi var to grupper bestående av 4 mann. I tillegg var det en prosjektleder som var stasjonert i hovedstaden Dar Es Salaam, nemlig vår nåværende driftssjef Trygve Rognan. Min gruppe skulle stasjoneres i et fjellområde nord i landet. Dette ligger på grensen til Kenya og heter Usambara. Dette fjellområdet var et frodig område i det ellers ofte karrige Tanzania, og hadde visstnok også vært påtenkt som hovedstad i den tyske koloni Tanganyika. Klimaet var altså det best tenkelige for en nordboer.

Hele Usambara-fjellene ble administrert som et distrikt, Lushoto, med sentrum i tettbebyggelsen av samme navn, hvor vi også bodde. Byen lå på 1500 meters høyde, hvilket gjorde temperaturen behagelig hele tiden, bortsett fra den kalde tiden, som jeg syntes var vel kald til Afrika å være. Det var nærmest som en pen høstdag hjemme.

I distriktet Lushoto skulle vi bygge nesten 340 km bygdeveger av grusvegstandard. Dette skulle gjøres dels oppe i fjellene og dels ca. 1000 meter lavere nede, på hva vi kalte slottelandet. Fra tidligere gikk det veier her som kun var fremkommelige med firhjulsdrevne biler eller for deltakerne i East African Safari Rally. I parentes bemerket var en vesentlig del av de veier vi skulle utbedre hvert år en del av det nevnte rally, og det synes jeg sier en del om standarden, ettersom Safarirallyet er kjent som et av verdens hardeste.

Terrenget i områdene oppe fjellene skrånet for det





meste 30 - 45°. Nede på slettelandet var det jo flattere, men problemet her var en jordart på mange steder som nesten ikke tåler vann og er sleip og umedgjørilig. Vi skulle bygge veiene om til en helårsstandard, altså måtte vi prioritere avledning av vann, og få en overflate som tålte regnværet og også tørken.

Til å utføre arbeidet ble det til vårt anlegg kjøpt inn moderne utstyr for omkring 4 mill. n.kroner (1972). For å nevne de største enhetene, så hadde vi følgende: 2 dozere, 1 hjullaster, 1 beltelaster, 3 høvler, 2 knuseverk, 1 kompressor, 1 borvogn, 15 lastebiler, 4 Landrovere og 2 traktorer. Utenom dette var det mye småutstyr for de forskjellige arbeider. Arbeidene skulle utføres i stort tempo, og avgjørelsen om stor grad av mekanisering var tatt lenge før vi kom inn i bildet.

Arbeidsforholdene var, som en kunne vente, annerledes enn her hjemme. De problemene vi støtte på der var ofte uvante for oss som kom fra Norge, men hvis vi husket at vi var i et land som er betegnet som et av ver-

dens 25 fattigste land, så ble mange av problemene svært så forståelige. Det er i alle fall klart for meg at en som lever i overflod lett glemmer at det er ikke bare å forlange dersom det ikke finnes noe å kjøpe for. Dette merket vi først og fremst når det gjaldt kjøp av reservedeler og driftsutstyr.

Folkene var meget greie å ha med å gjøre. Selvsagt hadde de mange forskjellige ideer om hvordan ting skulle være og gjøres, - noe som fikk meg til å tenke over om vi alltid gjør ting på den rette måten. Rent tekniske ting hadde de liten forutsetning for å bedømme, uten teknisk bakgrunn som de ofte var.

Hva annet husker jeg så fra oppholdet?

Jo, det må være dyreparkene. Der var vi så ofte vi hadde anledning. Det å kunne se de ville afrikanske dyrene i sitt rette element, syntes vi var verd turene. Vi hadde dessuten en rundtur i Tanzania og noen uforglemmelige dager ved Det Indiske hav. Det var virkelig skjønt å ligge der og bare slappe av under palme-kronene.

Jeg har ofte fått spørsmål om vi gjorde noe nytte. Til det vil jeg si ja. Det må være en fordel for landet, distriktet og tanzanianerne å få bygd veier slik at de kan få produktene ut av produksjonsområdet og fram til forbrukerne, og likeledes håper jeg at vi hjalp 10 tanzanianere til å forstå litt mer av mekanisert veibygging, slik at de kan fortsette å utbedre veiene i andre områder, til beste for landet og folket.

Eivald Skau



Hjernen er et usedvanlig organ. Den begynner å fungere i det øyeblikk man står opp om morgenen og stanser ikke før man skal begynne å arbeide.



# Vega



# Håndball



Bak fra venstre: G.M.Bø, E.Hansen, H.Møyland, R.Karlsen, G.Bruun  
Foran " : S.Linnestad, J.Haugerød, H.Stordal

Som antydnet i "Vestfolder'n" nr. 1, ble sesongen 74/75 resultatmessig den beste i håndballagets historie. VEGA gikk ubeseiret gjennom sesongens kamper, og vant Tønsbergområdets 2. divisjon. Tabellen skulle være overbevisende nok, men den skjuler samtidig noen problemer. Spillerstallen er i knappeste laget, og dette har resultert i at to kamper er blitt spilt med en mann for lite. Sesongens tellende resultater skyldes iherdig innsats og oppslutning fra 8 - 10 mann totalt, og disse fortjener all ros. Det skulle likevel være tillatt i et "jubelår" å ønske seg større oppslutning om håndballsporten.

Støttespillere som ikke er med på bildet er O.Lervik, R.Bøhmer og P.Vaadal.

Per Vaadal

# Vegvesenet på utstilling !



Som et ledd i vegvesenets informasjonsarbeide har vi i sommer to ganger deltatt på messer i distriktet. I mai måned var vi med på Tønsbergmessen med en informasjonsstand på hele 36 m<sup>2</sup>.

Vi la vekt på å gi publikum informasjon om vegvesenets oppbygging og virksomhet og ga dessuten en del opplysninger om vegnettet både med hensyn til akseltrykk, trafikkmengde og dekketyper. En liten orientering om anleggsarbeidene på Ekenessundet bru hadde vi også, og litt om Norsk Vegplan II for Tønsberg. Det innslaget som kanskje samlet størst interesse, var samlingen av defekte bildeler som bilsakkyndige hadde bidratt med.

På Vestfoldutstillingen i Larvik hadde vi den samme stand, og stort sett det samme innhold. Lokalstoffet var denne gang fra Larvikdistriktet, og vi ga en bred informasjon om bilbeltepåbudet.

Opplegget begge ganger var i samarbeid med Vegdirektoratet, og må nærmest karakteriseres som et eksperiment. Mange vil vel spørre seg hva vegvesenet har på en slik utstilling å gjøre, men de reaksjoner vi har fått på

Forts. side 30



# "VEG - CUPEN 75"



I første runde møtte vi Aust-Agder vegvesen i Arendal. I regn, haglbyger og torden gjorde Vega en kjempeinnsats og vant hele 6 - 0. Målscorene var Einar Hansen 3, Stein Linnestad 1, Olav Sjønst 1 og Geir Bø 1.

Vi hadde w.o. i annen runde og i tredje runde hjemmekamp mot Rogaland vegvesen. Vi klarte dessverre ikke å følge opp den gode Arendalskampen og tapte 2 - 0 etter svak innsats.

Sluttspillet i vegcupen 75 ble arrangert i Moss av Østfold vegvesen den 23. august. Vegdirektoratet ble årets mester etter å ha vunnet 2 - 0 over Troms i finalen.

Neste år skal sluttspillet avvikles i Trondheim med Sør-Trøndelag som arrangør.

Tore Jacobsen, oppmann



## HÅNDBALLTABELLEN:

VEGA	8	8	0	0	104-74	16
EDB	8	6	1	1	61-50	13
Jarlsø	8	5	0	3	57-57	10
Tønsberg Sparebank	8	4	0	4	97-66	8
Tjøme-funksjonærene	8	4	0	4	62-64	8
Kaldnes	8	3	1	4	64-74	7
Vestfoldbanken	8	2	0	6	34-46	4
Lind Jørgensen	8	2	0	6	34-58	4
Sem kommune	8	1	0	7	39-39	2

## EKENESSUNDET BRU

Forts. fra side 13

Dårlige grunnforhold gjør at fundamenteringsarbeidet utgjør ca. 40% av de totale kostnader på 3.35 mill. kroner.

Pelearbeidet har gått relativt greit unna både på land og ute i sundet. Det er et faktum at provisoriske anlegg på land, som tilfartsveger o.l. i anleggsperioden har forårsaket forstyrrelser i grunnens overflate. Selv om pelemaskinen, som veier over 40 tonn, har hatt fiberduk og grus under treputene, beveget grunnens tørrskorpe seg så mye at de platebærende betongpelene ble presset ut av stilling i vesentlig grad. Motfyllinger ble brukt for å rette opp pelene under etterrammingen.

Til det midlertidige platå for adkomst til vår isoporflåte og øvrige stålponter, er bygget en ca. 1 m høy barkfylling mot trespunt som nå er sunket ned tilsvarende den opprinnelige fyllingshøyde. Jeg skal ikke vie det midlertidige anlegg for mye spalteplass, men vil si som min mening at midlertidige anlegg i byggeperioden nok blir viet for liten geoteknisk oppmerksomhet under selve planleggingsarbeidet. Konsulent for brua er firma Vik, Vigerust og Aarskog.

Per Magne Meland



## VEGVESENET PÅ UTSTILLING

Forts. fra side 28

utstillingene har vært meget positive, og det er en fin måte å nå mange på. Utstillingene ble til sammen besøkt av vel 120 000 mennesker.

Det er ennå for tidlig å si om vi i Vestfold skal være med på lignende arrangementer i framtiden, men denne informasjonsformen vil ganske sikkert også bli prøvd i andre deler av landet.

JH



## Med en enkel TULIPAN

50 år	Hans Allum	12. juli
	Bjarne Solli	31. august
	Harald Krathe	4. september
	Berit Karlsen	14. november
	Rolf Clementz	29. desember
	Odd Bjørnø	29. desember
60 år	Knut Skaug	19. november
65 år	Andreas Lie	20. juli
	Charles Trolsrud	29. oktober
	Sigrud L. Jansen	9. november
	Olaf Olsen Bærug	14. november
70 år	Leif Moy	24. desember

----- VI GRATULERER.

Vi ønsker velkommen:

Hans Kristian Olsrød,	arbeider i vedlikeholdsdistr.3
Ingvill Gulliksen	bilkontrollen i Horten
Kari Anne Grytnes	" "
Erik Svein Sjømøling	" Tønsberg
Siegfrid Rødtang	vegkontoret
Wenche Aslaksen	"
Åse Wenche Danielsen	"
Aud Wåle	"
Steinar Holstein	"
Svein Skadal	"

Vi takker for godt samarbeide:

Turid Åsenden	vegkontoret
Inger Johansen	"
Laila Askjem Bakke	"
Roar Jonstang	"
Marit Fjeldly	bilkontrollen i Horten

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

# BILBELTE



**ER  
LIVBELTE**

