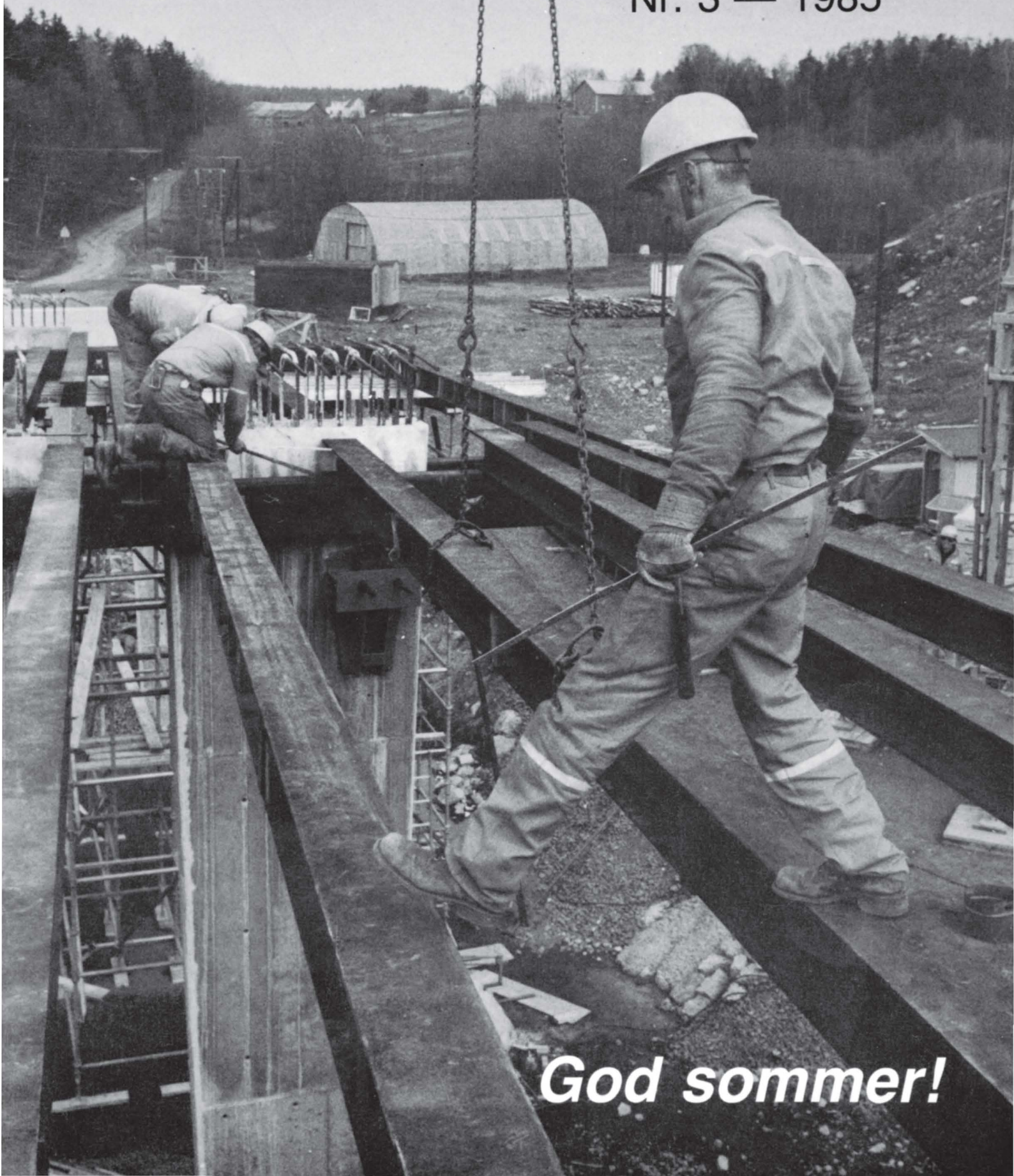




# ***Vestfolder'n***

Nr. 3 — 1985



***God sommer!***



## Vestfolder'n

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Vestfold

NR. 3 - JUNI 1985

11. årgang

*Redaktører:*

Jan Haugerød  
Per Härter

*Redaksjonsråd:*

Kåre Holtung  
Olav E. Krogstad  
Trygve Larsen  
Andreas O. Setsaa  
Rolf Sommervik

*Redaksjonens adresse:*

Statens vegvesen  
Vestfold  
Boks 323,  
3101 Tønsberg

*Opplag*

1000 eksemplarer

*Trykk:*

TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

## INNHold:

Side:

Verdig åpning av vegstasjon .....	3
Wulf slutter .....	5
Haga bru brøt sammen .....	6
Bedriftshelsetjenesten .....	7
Nytt trafikktellingsopplegg .....	8
Tore Kavli slutter .....	9
Slutt på de tunge løft .....	10
Vega auksjon på Auli .....	11
Arbeidsmiljøkonferanse i Tønsberg .....	12
Pensjonistavslutning .....	13
Bilbelte i baksetet .....	15
Storrengrøring i Holmestrand .....	16
Biltilsynet på MC-messe .....	18
Bowlinghall ved Tønsberg .....	19
Bilbelter like viktige i baksetet .....	20
Opplæring for forberedelse til pensjonsalderen .....	20
Ås vegsentral nybygg 1982-85 .....	21
Sommerkryssord .....	22

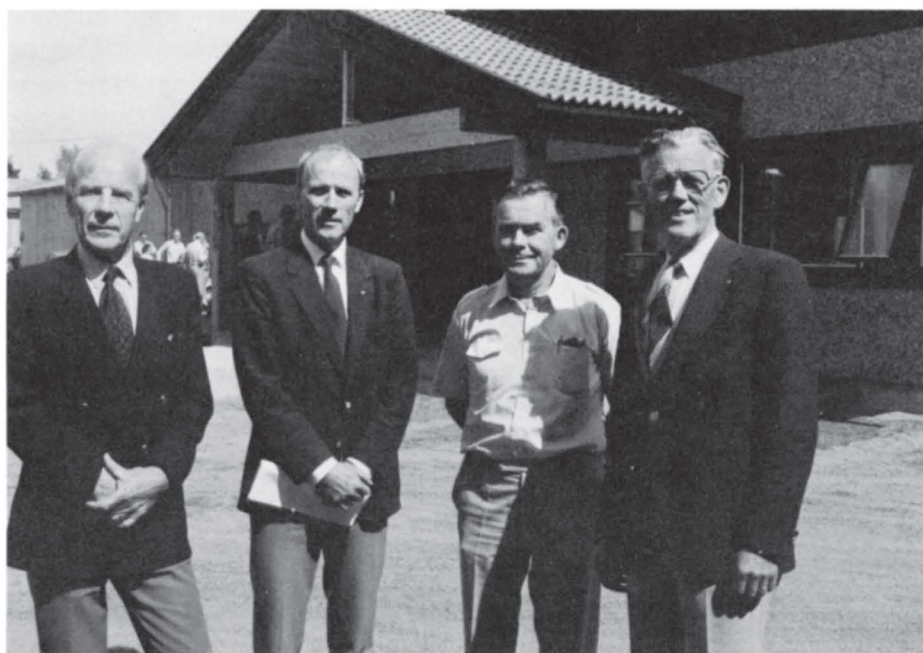
*De forskjellige artiklene står for artikkelforfatterens regning, og gir nødvendigvis ikke uttrykk for vegvesenets holdning.*

*Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.*

**FORSIDEBILDE:** *Brugjengen på Hørdalen bru har fått byggekran til å ta de tyngste løftene. Mer om dette på side 10.*

# Verdig åpning av vegstasjonen på Ås

Reportasje: Per Härter



Fire av nøkkelpersonene ved åpningen av den nye vegstasjonen på Ås er fra venstre teknisk direktør Arne Grotterød, vegsjef Johan Lepperød, nestformann i samferdselsstyret Johan Eik og overing. Martin Nordkvelle.

**22. mai i år fant den offisielle åpningen av vegstasjonen for område 2 sted. Ialt var nær 50 gjester fra blant annet Vegdirektoratet, Samferdselsstyret, entreprenørene og planleggerne tilstede. Hele prosjektet koster ialt godt opp mot 15 mill. kroner, og bygget som foruten å gi plass til område 2, gir rom til teknisk rasj. og et meget tidsmessig og rasjonelt laboratorium. Bygget er så vidt vites enestående i sin løsning, og danner skole for liknende prosjekter rundt i landet.**

22. mai vil for all framtid stå som en gledens dag for de ansatte i vedlikeholdsområde 2 som på denne dagen offisielt tok i bruk nybygget. Gleden var nok ikke mindre hos laboratoriefolkene og for teknisk rasj. som også har fått plass i dette lyse og trivelige bygget, som sammen med vedlikehold etter mange år i brakker nå endelig kunne flytte inn i tidsmessige lokaler.

Til åpningen var det ialt invitert nærmere 50 gjester, med teknisk direktør i Vegdirektoratet, Arne Grotterød, og avd.direktør Kjell Levik i spissen. Blant gjestene var også hele samferdselsstyret og representanter for entreprenør og konsulenter. Driftsjef Andreas O. Setsaa ønsket gjestene velkommen med servering av forfriskninger utenfor nybygget. Han mente at man nok kunne ønske seg enda varmere vær enn værgudene kunne by på, men alle i vår etat er i det minste varme nok om hjertet nå da de endelig kan flytte inn i dette nye administrasjonsbygget. Han ønsket deretter gjestene velkommen til bords i kantinen der det ble servert spekemat med flatbrød og tilbehør.

Brakketilværelsen er nå endelig over, sa vegsjef Johan Lepperød i sin åpningstale. Vegvesenets folk er vel vant med brakker, men denne overgangen må være som å komme til et slott, mente han, og dette bygget betyr avslutningen på

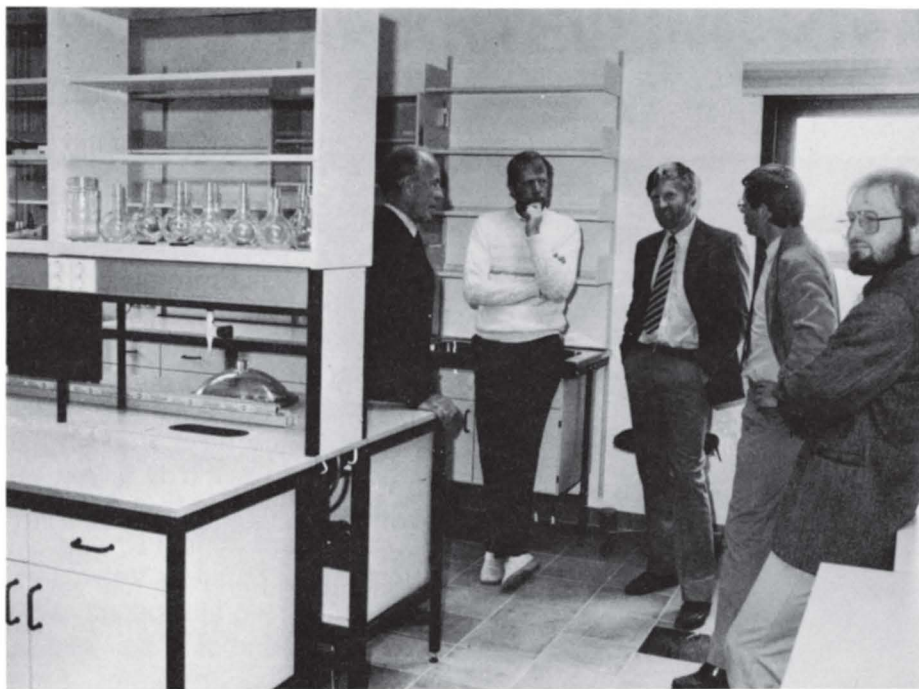
en investering over de siste tre årene på rundt regnet 15 millioner kroner ved vegsentralen.

Hovedsiktemålet med dette bygget har ikke bare vært å skaffe oss selv bedre plass, men å gjøre det mulig for våre ansatte å tjene samfunnet best mulig. Jeg håper derfor at denne miljøforbedringen vil gjøre oss i stand til å yde en enda bedre service til publikum, sa Lepperød blant annet i sin tale.

Som ansatt i Statens Vegvesen, tror jeg vi har en stor oppgave og gode arbeidsforhold, sa teknisk direktør i Vegdirektoratet Arne Grotterød i sin hilsningstale. På veg gjennom dette nybygget vil enhver innse at vegvesenet ikke er på veg ned og ut, men tvert imot har en stor oppgave å fylle. Publikums opplevelse og syn på vegvesenet skal være vår rettesnor og inspirasjon, og her kommer vegstasjonene og desentraliseringen av myndigheten inn som et viktig ledd, sa Grotterød. — Publikum skal ikke behøve å reise til fylkeshovedstaden for å få den nødvendige kontakt med vår etat.

Lepperød, Setsaa og jeg har en drøm, opplyste Grotterød. I denne drømmen satser vi på et samarbeid med dere i område 2. Dere inviteres herved til å delta i et teamarbeide der dere selv skal søke å nå fram til et best mulig samarbeide med størst mulig effektivitet som resultat. For å kunne måle dette resultatet, har vi utarbeidet et spørreskjema som hver enkelt skal fylle ut med visse mellomrom. Når resultatet og summen av disse spørsmålene viser at dere har nådd et visst nivå, lover jeg herved at dere skal bli invitert til Oslo på lunsj hos oss, lovet Grotterød og overleverte spørreskjemaene til opps.mann Oddvar Bakken.

Forts. neste side —



Etter åpningen var det rundtur i bygget. Her i det nye laboratoriet får Grotterød, Levik, Skjevik og Setsaa orientering av Erik Andersen.

Vegsjefen har allerede lovet å stille buss til rådighet, smilte Grotterød.— Som en verdig dåps-gave i denne anledning, har jeg gleden av å kunne fortelle at avd.direktør Kjell Levik som til daglig er ansvarlig for drift og vedlikehold av etatens bygg, har funnet plass på budsjettet for en Compact datamaskin til nær trekvart million kroner til kontoret.

Med denne dåpsgaven erklærer jeg vegstasjonen for åpnet, avsluttet teknisk direktør Arne Grotterød.

Vegsjefen takket alle som har vært delaktige i arbeidet med gjennomføringen av nybygget, både fra konsulenten Siv.ing. Bjørn Bjørnstad A/s, entreprenør Andersen & Bakke A/s og fra vår egen etat, før representantene fra Bjørnstad og Andersen & Bakke slapp til med sine lykkeønskninger med nybygget.

Som sagt ble det servert speke-mat og flatbrød, og nestformann i Samferdselstyret, Johan Eik, hadde blant annet påtatt seg oppgaven å takke for maten. For øvrig påpekte Eik i sin tale, at

vegvesenet og Samferdselstyret er en og samme sak. Han kunne for øvrig opplyse at man ved siste budsjettbehandling, etter flere år med trange tider, nå ser lysere på framtiden.

Under de vanskelige forhold vi har med telerestriksjoner, må næringslivet ta hensyn til fylkesveggenes standard og innrette seg deretter. På sikt må derimot myndighetene innrette seg etter samfunnet og næringslivets behov, mente han.

— Når jeg skal takke for maten, har jeg lyst til å gjøre det med en talemåte en gammel nabo alltid bruker, sa Eik i sin avslutning. — Det er to ting her i livet jeg har respekt for, kvinnfolk og tele. Tar vi så det første først, nemlig kvinnene, vil jeg uttrykke stor respekt for de av vegkontorets kvinner som har stått for serveringen idag. Dere kan vitterlig mer enn å behandle skrivemaskinen. Takk for maten, rettet han til Mona Karlsen, Mary Kristensen, Hege Willson, Turid Åsenden, Wenche Bjune og Annelaug Wold.

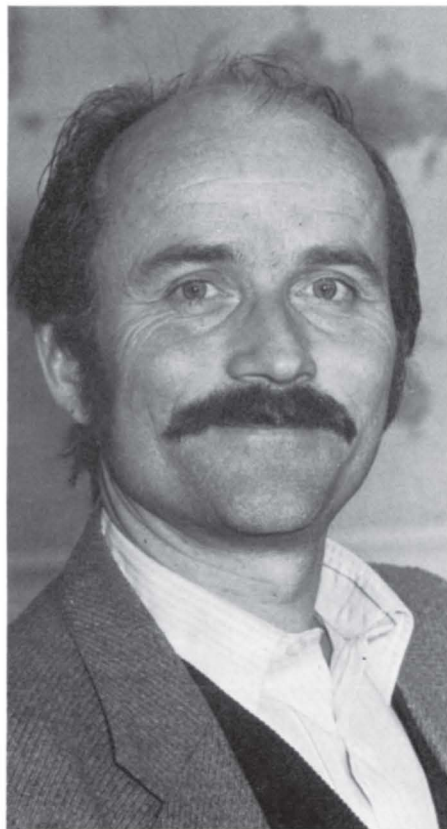
Etter denne verdige åpningen for den «nye vegstasjonen», var det anledning til å bese seg i bygget.



Det ble tid til en pust i bakken for serveringspersonalet også. Vegkontorets allsidige kvinner fikk også smake på spekematen.

# WULFF SLUTTER

*Intervju: Jan Haugerød*



*Anleggssjef Ivar Wulff forlater oss for 2 år. Han skal på oppdrag for NORAD i Tanzania.*

Lederen av anleggsavdelingen vår, Ivar Wulff, har sluttet. Han har fått innvilget permisjon i 2 år. I den tiden skal han arbeide for NORAD i Tanzania. Wulff sluttet ved vegkontoret i månedsskiftet april/mai og drar til Tanzania i slutten av juni.

*Hva var det som fikk deg til å søke på denne jobben?*

— Egentlig søkte jeg ikke på jobben i det hele tatt. En dag på kontoret fikk jeg telefon fra Vegdirektoratet om jeg kunne tenke meg å ta jobben. Det hastet med avgjørelsen. Jeg fikk anledning til å diskutere saken med familien samme dagen for på kvelden fikk jeg spørsmål fra NORAD om jeg

hadde bestemt meg, og da sa jeg ja.

Til jobben var de ute etter en person med erfaring fra vegetaten, og jeg hadde søkt på en lignende jobb tidligere uten at det den gang ble noe av det. Det var nok en av grunnene til at jeg ble spurt nå.

*Hva går jobben ut på?*

— Jeg skal til en region i Tanzania som heter Mbeya, og der blir jeg en slags vegsjef. Jobben blir i hovedsak å være leder for en avdeling som skal vedlikeholde vegnettet, men det vil også bli noe utbedring og forbedring av veger og bruer som er bygd tidligere. Jeg må nok regne med å lappe på veger som både Rognan og Skau har vært med på å bygge.

Det norske utviklingsprosjektet er noe omorganisert i forhold til den tiden da Rognan og Skau var der nede. Den gangen gikk det først og fremst ut på å bygge veger. Nå skal den norske styrken sammen med lokalbefolkningen først og fremst se til at det som tidligere er bygd av veger blir holdt i orden.

*Er du redd for at samarbeidet med lokalbefolkningen vil bli vanskelig?*

— Lokalbefolkningen er veldig nasjonalt bevisst. De finner seg

ikke i at andre skal fortelle dem hva de skal gjøre. Vi norske må derfor være smidige og omgjengelige når det gjelder samarbeidet med dem. Vi må nok være forberedt på å ta tingene på en annen måte enn det vi er vant til. Tingene vil ikke fungere som de gjør her hjemme. Vi skal også være oppmerksomme på at dette landet har enormt store økonomiske problemer, og de har hatt sin selvstendighet i forholdsvis kort tid. Vi skal også huske på at vi i prinsippet er ansatt av den tanzaniske stat og at vi gjør en jobb for Tanzania.

Det skal bli en spennende utfordring og jeg har ikke angret på at jeg sa ja uten å få tid til å tenke meg grundig om. Hele familien er nå spent på turen og vi gleder oss. Det eneste problemet blir at barna blir gående på skole hele 120 mil unna der vi skal bo. De skal gå på en engelskspråklig skole i en by som heter Moshi ved foten av Kilimanjaro. Det betyr sannsynligvis at vi ikke får se dem mer enn et par ganger i semesteret.

Vi ønsker Wulff og familien lykke til med oppholdet i Tanzania og håper at de vil trives. Vi regner også med at Vestfolder'n vil få et reisebrev fra ham etter en tid.

## Utgifter til opplæringstiltak som foregår på fritid

B-rundskriv nr. 85/26 fra Vegdirektoratet omhandler retningslinjer for praktisering av tilskuddsordninger ved opplæringstiltak som de tilsatte gjennomgår på fritiden.

Vegdirektoratet mener at ved kurs som går direkte på søkerens arbeidsområde og hvor det ville blitt gitt permisjon med lønn hvis kurset hadde gått på dagtid, bør det vurderes å dekke kursavgift fullt ut. Utgifter til nødvendige

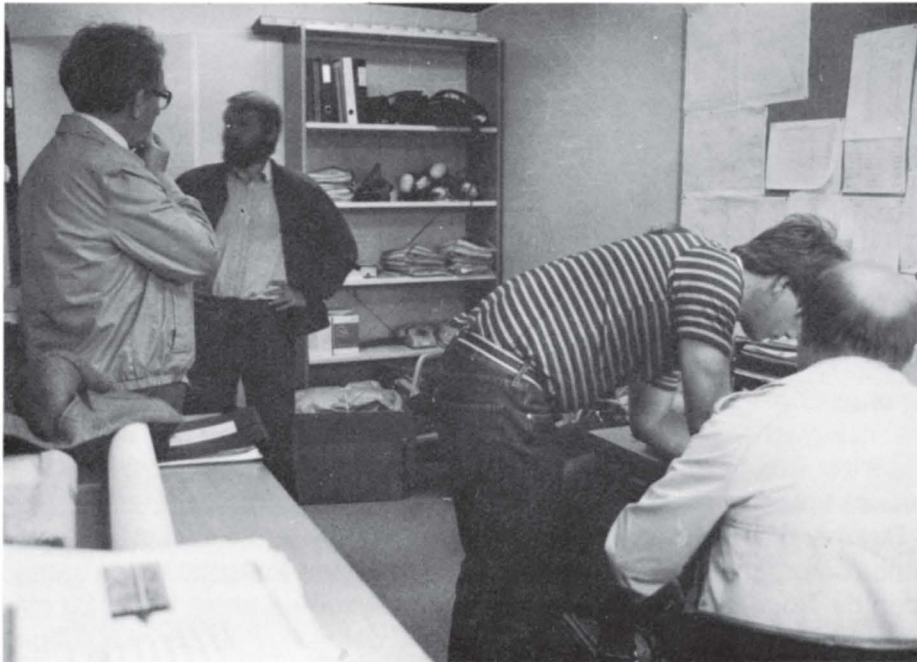
lærebøker kan også dekkes, men eksamensavgift dekkes ikke. Den aktuelle budsjettssituasjon vil imidlertid være bestemmende for om tilskudd kan vurderes gitt.

Ved opplæringstiltak hvor det ikke ville være aktuelt å gi permisjon med lønn hvis kurset hadde gått på dagtid, kan inntil 75% av kursavgiften dekkes. Vegkontoret kan selv bestemme maksimalbeløp ut fra budsjettssituasjonen. Utgifter til eksamensavgifter og lærebøker dekkes da ikke.

Tilsagn om dekking av utgifter gis etter skriftlig søknad. Beløpet utbetales etterskudsvis når bekrefteelse fra kursarrangører foreligger om fullført opplegg, evt. del av opplegg.

# Haga bru brøt sammen

Reportasje Jan Haugerød



*Det var hektisk aktivitet på Sande vegstasjon morgenen etter ulykken, men Sommervik og hans folk hadde full kontroll. Allerede samme dag startet arbeidene med å få til en midlertidig gangveg.*

Natt til 30. mai knakk den 77 meter lange Hagabrua over Sandeelva på fylkesveg Z-945 da en trailer lastet med jernspon forsøkte å kjøre over brua. Både bilen og brua gikk bokstavelig talt i vannet ca. 6 meter under der hvor kjørebane hadde vært. Heldigvis skjedde ulykken da traileren var nesten over. Brua knakk bak traileren og hele den østre delen av brua tippet over slik at bruddstedet ble liggende nede i vannet og den ca. 40 meter lange østre halvdelen sto opp i været og lignet stillaset i en stor hoppbakke. Traileren skled bakover og ble stående på brubanen med tilhengeren i vannet. Hverken sjåføren eller hans kone som var passasjer i bilen ble skadet.

Ved hjelp av mobilkraner ble bilen heist opp på kvelden 30. mai. Dette skjedde uten nevneverdige problemer og bilen var på det nærmeste uskadet.

## Ulykkesårsaken

Hagabrua var bare tillatt for et akseltrykk på 7 tonn. Det er

sannsynlig at traileren hadde et større akseltrykk enn dette. Bilen kjørte jernspon og lasten ligger nå i elva. Biltilsynets folk etterforsker ulykken, og det vil bli gjort forsøk på å ta lasten opp og kontrollveie den. Biltilsynets etterforskningsarbeid vil sannsynligvis være avsluttet i løpet av juni.

## Ny bru

Brua var bygd i 1912, og største tillatte akseltrykk var 3 tonn. I 1964 ble brubredde innsnevret til én kjørebane og største tillatte akseltrykk satt til 7 tonn. Brua er så totalskadet at det må bygges ny bru. Dette vil bli et stort løft for det allerede hardt belastede fylkesvegbudsjettet, og Vestfolder'n har grunn til å tro at det må gis en tilleggsbevilgning.

Overingeniør Arne Dahl ved vegkontoret antyder at det kan ta opp til ett år før ny bru kan stå ferdig. Kostnadene kan løselig anslås til mellom 4-8 mill. kr. helt avhengig av hvilken brutype og bredde som velges. Dahl nevner også at det i stadfestet regulerings-



*Det var ikke noe pent syn som møtte skuelystne sandesokninger om morgenen mandag 30. mai. Heldigvis ble hverken lastebilsjåføren eller hans kone som var passasjer i bilen skadet. Brua må karakteriseres som totalskadet.*

Halvårsrapport fra:

## BEDRIFTSHELSETJENESTEN



*Bedriftslege Ellinor Hilberg har lagt bak seg det første halve året som leder av bedriftshelsekontoret.*

**Bedriftshelsetjenesten har snart vært i gang i et halvt år. Vi har bedt bedriftslege Ellinor Hilberg om å fortelle hvordan arbeidet på bedriftshelsekontoret har ar-**

**tet seg og hva som har skjedd i disse første månedene.**

Vi startet som de fleste vet, med nesten full bemanning like over nyttår. De første ukene brukte vi til å ordne kontoret og å organisere virksomheten.

Både sykepleiere og lege var innom alle bedriftene for å gjøre seg kjent, svare på spørsmål og informere.

I slutten av januar startet vi opp med helsekontroller, fraværsoppfølging, AKAN arbeid, og attføring/omplussing.

Helsekontrollene har ført til en god del senere konsultasjoner p.g.a. nødvendig oppfølging. I tillegg har vi hatt konsultasjoner fra alle bedriftene. Dette er et område vi må begrense oss noe på for å få tid til andre arbeidsoppgaver. Foreløpig har det imidlertid ikke vært store problemer her.

Fellesordningen omfatter 6 bedrifter med ca. 1700 ansatte. Det

vil derfor ta litt tid før vi har kommet gjennom alle arbeidstakere og deres arbeidsplasser. Vi må også fordele oss så godt som mulig på AMU arbeidene og aktuelle møter i de forskjellige bedriftene.

I løpet av disse første månedene har vi tatt for oss montører i Televerket og anleggsavdelingen til Vegvesenet. Helsekontroller og arbeidsplassbesøk foretas i samme periode.

Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern og politiet er vi ferdig med for i år. Fram til sommeren vil vi gjøre oss ferdig med Vestviken og Postterminalen. Fra høsten av blir det derfor de tre store i ordningen, Televerket, Posten og Vegkontoret, vi må ta oss av. I løpet av sommeren blir vi også forsterket med fysioterapeut. Det er mange og varierte arbeidsoppgaver å ta seg av i de forskjellige bedriftene. Etter hvert som vi blir kjent, håper vi at arbeidet vil bli lettere. Selv synes vi at rutiner og arbeidsoppgaver begynner å bli tilfredsstillende og håper selvfølgelig at de fleste ansatte også skal føle at vi fungerer tjenlig og fornuftig.

plan er forutsatt ny bru over Sandeelva på samme sted.

Bruforbindelsen mellom øst- og vestsiden av Sandeelva er den eneste muligheten for skolebarn og andre myke trafikanter til å unngå å bruke E 18. Vegmester Rolf Sommervik satte allerede torsdag 30. mai i gang med de første forberedelsene til å få etablert en midlertidig gangvegforbindelse. Distriktsleder Svein Dukefos regner med at det er en midlertidig gangveg klar over elva allerede 14 dager etterat brua brøt sammen. Terrengforholdene på stedet er imidlertid vanskelige med bratte skråninger ned mot elva. Det gjør at det ikke blir noen god forbindelse særlig for eldre folk, men noen annen alternativ løsning er det ikke.

## NÅ KOMMER VEGMUSEET

Stortinget har fattet vedtak om å opprette Norsk Vegmuseum. Museet vil bli bygd i perioden 1986—89. Allerede i år er det bevilget penger til å erverve og opparbeide den tomten som er valgt ved Hunderfossen nord for Lillehammer.

I forbindelse med etableringen av vegmuseum vil Vegdirektoratet i løpet av året ta sikte på å lyse ut en idékonkurranse blant planleggere for utarbeidelse av disposisjonsplan for museumstomten.

Det skal også utarbeides et program med opplysninger om bl.a. hvilke aktiviteter og tiltak som kan være aktuelle ved Norsk Vegmuseum.

Vegdirektoratet vil senere komme tilbake til tidsfrister m.v. i forbindelse med utarbeidelse av program og idékonkurransen. Dette vil bli gjort gjennom Veggen og Vi, så følg nøye med i tiden framover.

Det er også tilsatt leder for Norsk Vegmuseum. Geir Paulsrud fra Sør Fron i Gudbrandsdalen er ansatt i stillingen. Foreløpig vil han ha sitt kontor i Vegdirektoratet, men han vil reise en del rundt i fylkene.

# NYTT TRAFIKKTELLINGSOPPLEGG

Av Rune Lundquist

Frem til idag har alle trafikkteLLinger foregått ved at det har blitt benyttet manuelle tellinger, eller at vi har brukt enkle telleapparater som registrerer trafikken ved hjelp av luftslange eller en liten magnet nedfrest i kjørebanelen. Disse metodene har vært dyre i bruk, og har sine begrensninger både hva gjelder telleperiodenes lengde og evne til å gi flere opplysninger om trafikken enn kun antall kjøretøyer passert et visst snitt av en veg.

Den videre bearbeidingen har medført en god del nitidig arbeide som lesing av skjemaer eller papirstrimler med telldata, for så å punche disse inn og sende det hele til Vegdirektoratet. Deretter kunne vi vente ca. et år før vi fikk noen resultater tilbake som vi kunne bruke. Vegdirektoratet har derfor satset på å kunne utvikle et automatisk telleopplegg som foruten å kunne gi oss flere opplysninger om trafikken, også skulle kunne gi oss muligheten til med en gang å kunne få resultater i form av utskrifter og grafikk.

Det ble inngått avtale med firmaet Data-Instrument i Bergen for utvikling av systemet, og programmene som skulle styre det.

Dette samarbeidet har båret frukter, for to år siden var vi kommet så langt at vi på prøvebasis kunne begynne å utplassere noen apparater, og Vestfold var et av de første fylkene som ble valgt til å ta dem i bruk.

I tiden etterpå har vi fått mer utstyr, og pr. idag har vi 13 apparater som vi kan plassere i 40 forskjellige punkter langs vegnettet i Vestfold. Vi har nå i begynnelsen av mai begynt å etablere resten av tellepunktene, og vil i løpet av sommeren være ferdige med alle 79 punktene vi skal ha her i fylket. Dermed er vi det første fylket som har alle punktene operative.



*Knut Telenius på planavdelingen henter inn data fra en telleskap i Tønsberg.*

## Beskrivelse av systemet

Det nye systemet for registrering av trafikk er basert på datateknikk. Den sentrale enheten er en vanlig mikromaskin av type IBM XT eller tilsvarende. Den maskinen vi benytter er en IBM PPC utbygd til 640 k.

Som nevnt ovenfor har vi et antall telleapparater som registrerer trafikken ute langs vegene. Dette er i prinsippet en vanlig mikro datamaskin, som vi programmerer til å utføre de ønskede oppgaver. De koples til IBMen, det ønskede programmet sendes via kabel.

Dette ligger da i maskinen til vi eventuelt sender et annet program inn.

Systemet er enkelt i bruk, og har virket feilfritt for vår del. I andre fylker har det vært visse vanskeligheter med å få det til å virke, men dette har trolig sin årsak i at vi benytter en litt annen utførelse på selve sløyfen enn de andre fylkene. Dette har vi kommet frem til etter råd fra det firmaet som freser ned og installerer sløyfene i vegbanen.

Datarec 310, som de apparatene vi plasserer i skapene langs



## Tore Kavli slutter



**Tore Kavli slutter i vegvesenet etter 8 år i etaten. Fra våren 1981 har han vært fast medarbeider i redaksjonen i Vestfolder'n. Til daglig har han vært å finne på biltilsynsstasjonen i Tønsberg.**

Når Tore først forlater biltilsynet, kaster han seg ut i det private næringsliv, men holder seg fortsatt innenfor bilbransjen. 17. juni starter han opp i sin nye jobb i Rutebileiernes Standardiseringsaksjeselskap som holder til på Gulskogen ved Drammen. Dette firmaet driver med import av nyttekjøretøyer som busser, lastebiler og varebiler. Tore vil være

engasjert i forbindelse med salg og teknisk saksbehandling når det gjelder Setra busser. Dette er hovedsakelig turistbusser med høy standard. Flere slike busser går i Vestfold både hos Kjell Lindhjem i Larvik og Håkon Dahlen i Sandefjord. Setra bussene har også modeller som er beregnet på vanlig rutetrafikk, og disse skal nå ut å konkurrere på markedet.

Vi som har jobbet sammen med Tore i redaksjonen vil få lov til å takke ham for innsatsen. Det har ikke alltid vært like lett å få tid til bedriftsavisarbeidet ved siden av de ordinære gjøremål i biltilsynet, men han har greid denne oppgaven godt. Vi takker også for samarbeidet i redaksjonen i disse 4 årene, og ønske ham lykke til i den nye jobben.

**Jan Haugerød, Per Härter**

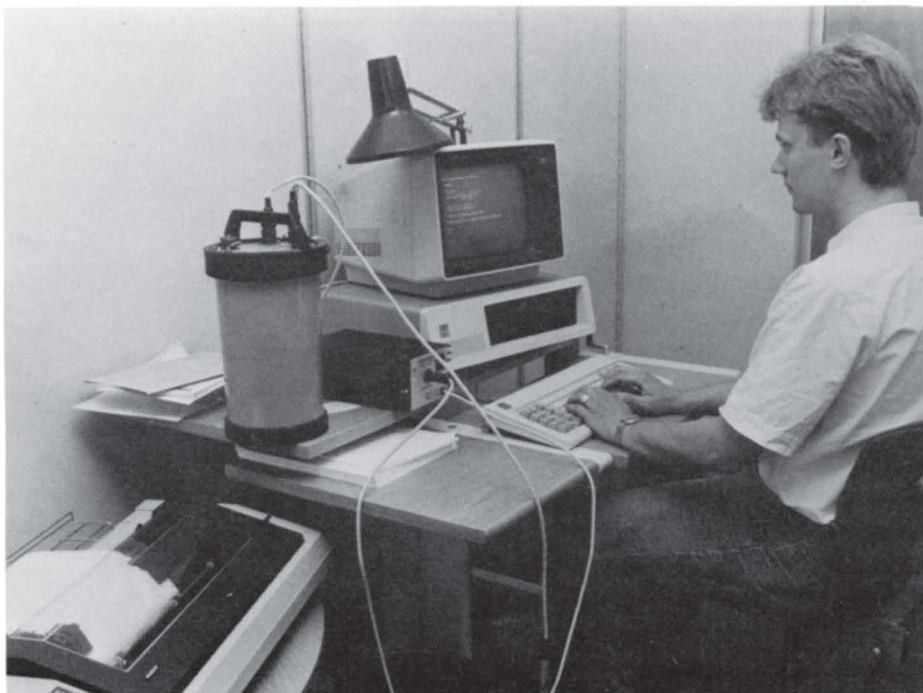
veggkanten heter, registrerer trafikken ved hjelp av sløyfer som ligger nedfrest i vegbanen. De fleste har antagelig lagt merke til de kvadratiske feltene på 1,50x1,50 meter som begynner å bli et vanlig syn

etter vegene. I disse utfreste sporene legges det en sløyfe av isolert kobbertråd. Ved at Datarec 310 sender en meget svak strøm ut i denne sløyfen dannes et ytterst svakt magnetfelt, og det er dette

magnetfeltet som er maskinens middel til å registrere trafikken. For det første vil en gjenstand av metall som passerer gjennom dette feltet forstyrre det, og denne forstyrrelsen registrerer Datarec. En stor gjenstand vil forstyrre magnetfeltet på en annen måte enn en liten, og denne egenskapen benyttes til å separere lette kjøretøyer fra store.

Ved at det ligger to sløyfer i hvert kjørefelt, kan Datarec måle tidsforskjellen mellom hver gang en identisk forstyrrelse skjer på de to sløyfene, og derigjennom kalkulere hastigheten på kjøretøyet.

Det tekniske utstyret er allerede operativt, men vi venter på programvaren som må til for å få utstyret til å foreta de ønskede registreringene. Vi har fått programvaren for ren telling, men mangler for eksempel programmene for lengdeklassifisering, hastighetsmåling, breddemåling og akseltrykkmåling. Det arbeides intenst med resten av programvaren, og den vil forhåpentligvis foreligge i løpet av inneværende år.



*Dataene mates inn på en liten datamaskin som vi har på vegkontoret og opplysningene om trafikkmengder m.v. kommer ut både på skjerm og skriver.*

Ny byggekran:

# Slutt på de tunge løft for brugjengen

Av Per Härter



Vegvesenets første egne byggekran er på plass på et bruanlegg i Vestfold. Det er E-18 anlegget i Sandefjord og Hørdalen bru som er første stedet kрана blir brukt.



1985 står som et «lettelsens» år for brugjengen i Hørdalen. Byggekran til 430 000 kroner ankom i siste halvdel av april. — Godt å bli kvitt de tyngste løftene, er alle i gjengen enige om, men de ønsker seg fortsatt hus for kranføreren.

Slitet er nok ikke helt over, det skal jo fortsatt arbeides, men de tunge løftene er det iallfall slutt på etterat den nye byggekranen til brugjengen har kommet på plass.

Kranen er en selvreisende Potain - Topmatic 325 B, med teleskopisk utligger med en rekkevidde på hele 25 meter, og løftehøyde på 13,2 — 20 meter.

Med maksimum løfteevne på 3 tonn på 10,7 meter og minimum 1 tonn ved 25 meter er kranen et godt og nyttig hjelpemiddel, mener en samstemt brugjeng.

— Endelig er det slutt på alle de tunge løftene, sier kranføreren Finn Tore Lie og kaster litt malurt i begeret. — Vi håper vi kan få et førerhus også. Det kan bli ganske så kaldt å stå stille her hele dagen og bare bevege fingrene, smiler han med håp i blikket. Førerhus vil også gi føreren bedre oversikt enn han har idag. Han står nå, slik kranen er satt opp i Hørdal, lavere enn arbeidsstedet, og er helt avhengig av dirigering for å lande lasten på riktig plass.

— Men for all del, vi er godt fornøyd, forsikrer hele gjengen.

Ingenting er imidlertid perfekt, og kan alltid gjøres bedre. Slik er det også her, flirer de med et skikkelig «førerhus»-blikk.

«Brugjengen» er nå kvitt de tyngste løftene. Heller ikke er det nødvendig å rekvirere mobilkran når bjelker av forskjellige slag skal på plass.

# Vegaauksjon på Auli

Av Jan Haugerød

Torsdag 30. mai i år holdt Vega auksjon over endel innbo i et hus som er kjøpt inn i forbindelse med bygging av ny jernbanebru over rv. 35 på Auli ved Sem. Huset som er overtatt med fullt innbo skal rives i nær fremtid, og Vega hadde fått lov til å overta innboet for salg til ansatte. Auksjonen innbragte 3500 kjærkomne kroner i bedriftsidrettslagets kasse.

Auksjonen avstedkom ikke den store interessen blant etatens ansatte, idet bare ca. 20 stykker hadde møtt fram da auksjonen startet. Det var Per Arne Nilsen og Kjetil Lehn som rutinert tok seg av jobben som auksjonarius.

Selvfølgelig var det mye innbo som var av liten interesse. Glass, kopper, boller og forskjellig kjøkkenredskap gikk svært billig. Et

frokost- og middagsservise til 6 personer kom imidlertid på 160 kroner.

Det var også endel større og mer verdifullt innbo som kjøleskap, komfyr, panelovner, altandør, nesten ny utgangsdør m.v. Heller ikke på disse tingene ble det de store budene, og det kan slås fast at de aller fleste gjorde minst ett godt kupp hver. En 3 platers komfyr gikk for 60 kroner og et godt brukbart kjøleskap for 10 kroner. Et komplett soveværelsesmøblement med dobbeltseng, madrasser og nattbord ble solgt for bare 5 kroner.

Folk som f.eks. var ute etter innbo til hytte, hadde rikelig med muligheter til å skaffe seg både det ene og det andre for en billig penge.

Det var sørgelig at ikke flere hadde møtt fram for å støtte opp

om dette Vegatiltaket, men årstiden og den plutselige sommervarmen får ta noe av skylden for at mange var opptatt på annet hold.

Dette var andre gangen Vega holdt auksjon, og det byr seg sikkert en anledning igjen senere for dem som ikke fikk anledning til å gjøre et godt kupp denne gangen.

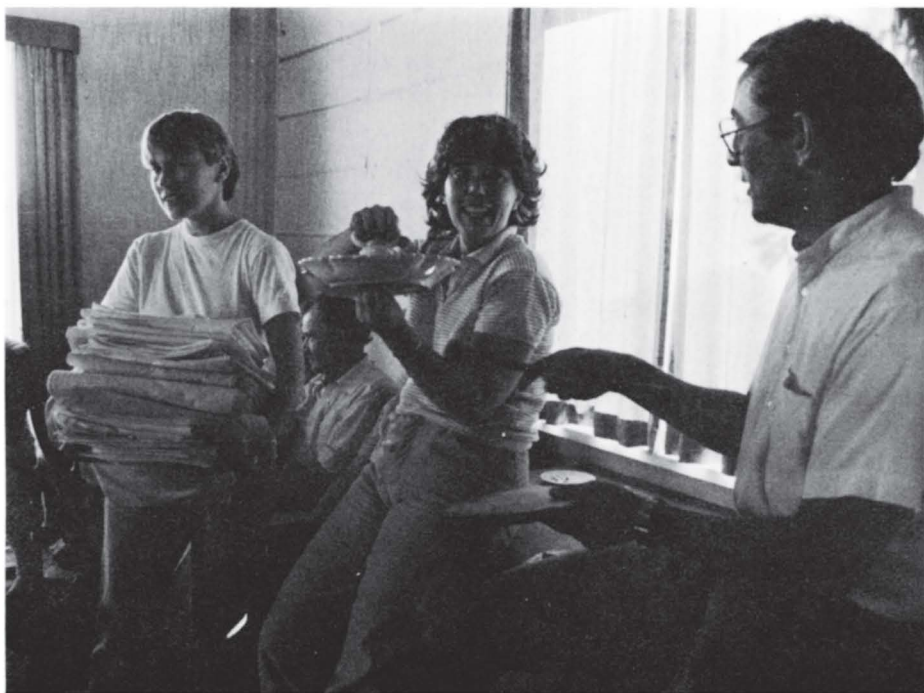
## Aksjon Publikum er sluttet i Vegvesenet

Vegdirektoratet har meldt at formålet med Aksjon publikum i Statens vegvesen er oppnådd. Vegdirektoratet er derfor blitt enig med Forbruker- og administrasjonsdepartementet om å avslutte aksjonen i vegvesenet, og i stedet arbeide med å få publikumsrettet utviklingsarbeid inn som en fast del av etatens virksomhet.

Det grunnlaget som er lagt for videre arbeid med publikumsrettet utviklingsarbeid fremgår av et hefte som er kalt «Et vegvesen for publikum». Dette heftet finnes på alle avdelingene så de mest interesserte har anledning til å studere heftet nærmere.

Det skal også utarbeides en sluttrapport til Forbruker- og administrasjonsdepartementet om aksjonen i vegvesenet. I rapporten vil det også bli opplyst om hvordan videreføringen blir ivaretatt.

Aksjonen har også bidratt til at det nå skal utarbeides en håndbok om publikumsbehandling i vegvesenet. Arbeidet med denne er i gang i Vegdirektoratet. I tilknytning til håndboken vil det komme et kursopplegg som kan brukes i flere sammenhenger. På nåværende tidspunkt er det ikke mulig å si noe bestemt om når håndboken vil foreligge. Vi vil komme tilbake til dette i Vestfolder'n når håndboken er ferdig.



Auksjonen samlet forbausende få av de ansatte. Alle fikk plass i husets stue som for anledningen tjente som auksjonslokale. Per Arne Nilsen svingte klubba mens Wenche Bjune og Anne Mai Presthaug viser frem salgsobjektene.

# Arbeidsmiljøkonferanse i Tønsberg

Av Jan Haugerød

I dagene 6.—9. mai var nær- mere 70 av vegvesenets folk innenfor verne- og bedriftshelsetje- nesten samlet til konferanse på Hotel Klubben i Tønsberg.

Det var et omfattende program som bedriftsoverlege Roald Adel- sten Jensen og førstekonsulent Arne Solhaug i Vegdirektoratet hadde lagt opp. Som forelesere var det hentet krefter både fra etaten og fra forskjellige bedrifter utenfor vegvesenet. Bl.a. var bedriftslege Karl Johan Korsgaard fra Norsk Hydro tilstede og orienterte om bruken av EDB i bedriftshelsetje- nesten.

Av andre emner som ble tatt opp var belastningslidelser, psykoso- sialt arbeidsmiljø og kjemisk helse- fare. Bedriftsoverlege Adelsten Jensen tok selv for seg hvor langt arbeidet med etablering av be- driftshelsetjenesten er kommet i de forskjellige fylkene. Deltagerne fra Vestfold kunne konstatere at på dette området ligger vi langt bedre an enn mange av de andre fylkene.

Fra Vestfold deltok verneleder Karsten Gjersøe, hovedverneom- bud Øyvind Myhre og driftssjef Andreas Setsaa. Både bedriftslege Ellinor Hilberg og begge syke- pleierne på helsekontoret vårt deltok også på konferansen, så Vestfolds delegasjon var relativt stor.

Deltagerne fikk også være med på en demonstrasjon. Det var vegmester Rolf Sommervik som viste det utstyret som ble brukt ved fjellrensken i Holmestrand. Ved søndre tunnelmunning fikk delta- gerne se Magne Stenbrenden og Sigbjørn Gjerden arbeide seg nedover i fjellveggen mens Som- mervik orienterte om hvordan arbeidet ble utført. Da karene var



*Det var mange interesserte som ville studere utstyret til Sigmund Gjerden etter demonstrasjonen i fjellveggen ved søndre tunnelmunning.*

vel nede, ble utstyret de brukte gjenstand for nøye undersøkelser, og karene måtte svare på en rekke spørsmål omkring arbeidsstolen, låseanordninger o.l. Demonstra- sjonen var en fin praktisk avveks- ling til resten av konferansen som foregikk inne på hotellet.

Konferansen belyste mange si- der ved arbeidsmiljøet i vegvese- net, og det er helt klart at det fortsatt er mye ugjort innen dette feltet. Det skal heller ikke stikkes under stolen at det har vært en stor utvikling mot et bedre arbeidsmiljø de siste årene.

# PENSJONISTAVSLUTNING PÅ FOSSEKROA

Av Jan Haugerød

30. mai var det igjen pensjonist-avslutning på Fossekroa ved Bru-foss i Lardal. Her ble også den

første avslutningen for pensjonis-ter etter den nye ordningen gjen-nomført på forsommeren ifjor.

Denne gangen var tilstelningen gjort i stand for Aksel Sannes, Henry Skoglund, Johnny Ander-sen, Arvid Olufsen og Arne Sund-seth.



*Pensjonistene og deres fruer er samlet utenfor Fossekroa sammen med vegsjef Lepperød.*



*Vestfolds delegasjon på konferansen var stor med representanter både fra bedriftshelsetjenesten og vegkontoret. Fra venstre Greta Tønnessen, Wigdis Iversen, Øyvind Myhre, Andreas Setsaa, Karsten Gjersøe og Ellinor Hilberg.*

Dessverre var ikke Johnny An-dersen tilstede, men de 4 andre var på plass og de hadde alle med seg ektefellene til avslutningslaget. Anlaug Wold fra personalseksjo-nen var igjen ansvarlig for arran-gementet og hun skal ha all ære for et særdeles hyggelig og vellykket arrangement. Vegsjefen, Johan Lepperød, var med denne gangen også, og som vanlig var det han som overrakte vase og blomster fra etaten. Denne gangen var det pensjonistenes ektefeller som fikk ta hånd om blomstene.

Pensjonistene kom fra anleggs-avdelingen, vedlikeholdsavdelin-gen og maskinavdelingen. Fra de respektive avdelinger takket Einar Lunde, Svein Dukefos og Martin Nordkvelle for innsatsen i etaten. Alle pensjonistene denne gangen har vært trofaste tjenere med mange år på nakken. De har vært med på andre arbeidsformer enn dagens mekaniserte driftsform. Dette er forhold som kan sette sitt preg på den sterkeste, og alle pensjonistene denne gangen har vært utsatt for slitasjeskader som har resultert i at de har måttet avslutte sin virksomhet i etaten før oppnådd grense til alderspensjon.

Einar Lunde kom i sin takk til anleggssliterne inn på at en an-leggsarbeider kan se tilbake på byggverk som blir stående som klare symbol på vel utført jobb. Dette gjelder ikke for en vedlike-holdsoppsynsmann, kunne Svein Dukefoss si. I vedlikeholdet er det viktig at ingen ting synes. Vegen

*Forts. neste side —*



Henry Skoglund får gave av Arbeidsmandsforeningen. Det er Hans Thv. Kittelsen som overrekker.



På vegne av anleggsavdelingen takker Einar Lunde, Arvid Olufsen for hans innsats på avdelingen gjennom mange år.

skal være i en slik forfatning at trafikantene ikke merker noen uregelmessigheter. Vedlikeholdet er også i større grad enn anleggsavdelingen avhengig av et godt forhold til de mange grunneiere langs vegene, og det var en side av jobben som Aksel Sannes hadde

lagt stor vekt på i sin jobb som oppsynsmann, fortalte Dukefos. Martin Nordkvelle var opptatt av at maskinavdelingen er en mer konsentrert avdeling med en fast arbeidsplass hvor mange mennesker går om hverandre hver eneste dag. Her er det ved siden av

utførelsen av jobben viktig at miljøet mellom arbeidstakerne er godt. Humøret er en viktig faktor og det hadde Arne Sundseth nok av. En god historie er med på å gjøre arbeidsdagen lysere, og det er noe vi trenger, mente Nordkvelle.

Vegarbeidsforeningen var også tilstede denne gangen. Hans Thv. Kittelsen hadde med tinnvase med inskripsjon og blomster samt mange varme ord til de som har vært medlemmer i foreningen.

Pensjonistene fikk mange takkens ord for innsatsen og Vestfolder'n vil også stille seg i rekken av dem som vil takke for lang og tro tjeneste. Vi håper at pensjonistavslutningen ikke blir den siste kontakten med etaten, men at karene blir med og støtter opp når det blir laget tilstelninger. Vi vil også minne om at tiden nå er inne til å benytte seg av vegvesenets hyttetilbud, og til sist Vestfolder'n kommer i postkassa med jevne mellomrom med masse stoff om det som skjer i tiden framover.

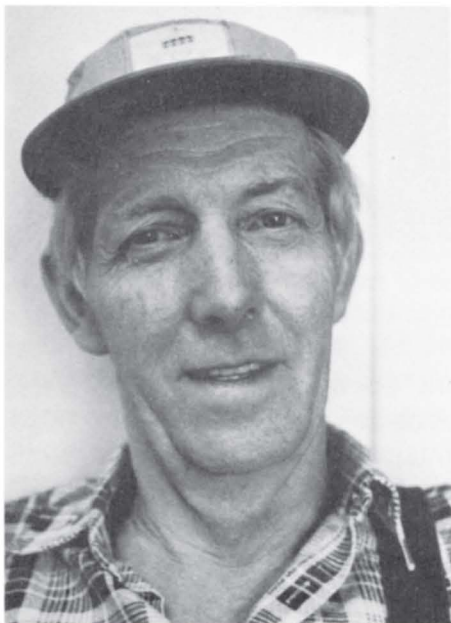


Vegsjefen takker Aksel Sannes for innsatsen og overrekker vegvesenets vase.

Hva mener du om

## BILBELTE I BAKSETET

Påbudet om å bruke bilbelte også i baksetet ble innført 1. mars i år. Bakgrunnen for påbudet er helt klar, men det er vanskelig å følge opp hvor mange som spenner på seg beltet i baksetet uten ved stoppkontroller. Vestfolder'n har forsøkt å lodde stemningen innen etaten, og vi bringer her noen av de ansattes mening om å spenne på seg selen i baksetet.



**Einar Flaatten, Ås vegsentral**

— Jeg er enig i påbudet som et virkemiddel for å bedre sikkerheten både for baksetepassasjerene sjøl og for dem som sitter foran. I et kollisjonsøyeblikk er det enorme krefter i sving, og alt som er «løst» i bilen utgjør et faremoment.

Mange er øyentjenere og skynder seg å ta på seg selen når de blir stoppet i kontroll. Jeg er generelt skeptisk til påbud, men når folk ikke innser viktigheten av beltebruk både foran og bak er påbud nødvendig. Sjøl har jeg brukt bilbelter siden de kom på markedet.



**Helge Hågan, Biltilsynet Larvik**

— Etter å ha arbeidet med trafikkulykkesetterforskning i mange år, er jeg overbevist om at bruken av bilbelte også i baksetet vil være med på å redusere skadeomfanget for passasjerene i baksetet. I tillegg til den økte sikkerheten for personene som sitter bak, økes sikkerheten for personene som sitter i forsetet. For å øke bruken av bilbelte, ser jeg positivt på bruksplikten og gebyrplikten og gebyrordningen etter den forutgående informasjonskampanjen.



**Olav G. Sjøen, planavdelingen**

— Så vidt meg bekjent kan det påvises sammenheng mellom skadeomfang og bruk av sikkerhetsbelte, og at bruk av belte i baksetet reduserer faren for alvorlige personskadeulykker også for baksetepassasjerene. Med et slikt utgangspunkt synes jeg at et påbud også i baksetet er på sin plass.

Hensynet til sikkerheten må i dette tilfellet veie tyngre enn de motforestillinger man eventuelt må ha. Avgiftene på utstyr som fremmer sikkerheten bør imidlertid fjernes.



**Mona Karlsen,**

som er vegkontorets blide forsyningssjef, liker egentlig biler uten baksete best, men hun har en klar oppfatning på Vestfolder'ns spørsmål: — Det bør være bilbelter i alle setene, også barnesikring, føyer hun til.

# «STORRENGJØRING» I HOLMESTRAND

**Tekst og foto: Per Härter**

Nei, det er ikke byen som har vært utsatt for rengjøringsmanien denne gang. Tvertimot er det tunnelen som har vært målet for den store rengjøringsaksjonen, der ialt 17 mann har vært med. I fire netter har trafikken vært henvist til å kjøre gjennom byen, mens arbeider til nær 250 000 kroner er utført.

Nå er det ikke helt riktig å si at det først og fremst er rengjøring som er utført. Til tross for nødvendigheten av dette, er det allikevel bare en av oppgavene vegmester Sommervik og hans folk har utført i Holmestrandtunnelen de fire nettene den har vært stengt for trafikk. Ialt har det stått seks poster på Sommerviks arbeidsprogram. De har utført vasking av tunneltak og vegger, diverse asfaltering på bankettene, skiftet alle lyspærer, halvårskontroll av utsugsviftene, tømt sluk og dremskummer og boltet og påført sprøytebetong på to partier.



*Det blir hektisk aktivitet når E-18 tunnelen i Holmestrand skal ha sin årlige storsjekk.*

Arbeidene er utført om natten og tunnelen har vært stengt mellom kl. 20.00 og 06.00, mens ialt 17 mann har vært i arbeid her hver natt, 10

fra område 1 og 7 fra private. Arbeidene er ledd i det årlige ettersyn og rengjøring av tunnelen, og har kostet nærmerer 250 000 kroner.

Det er helt utrolig hvor mye skitt det samler seg på tak og vegger i løpet av et år, og man vil knapt tro sine egne øyne når man får se hva som renner nedover veggene etter spylingen. Utstyret som benyttes er også ganske spesielt. Enkelt, men effektivt og er et resultat av et samarbeid mellom oppsynet og folkene som har sitt daglige arbeid på denne strekningen. Operasjonen fortjener en kort presentasjon.

Såpe påføres vegger og tak med en vanlig hagespreder som er montert på en lagsbil. Deretter følger en hjulgående gravemaskin, der man med et drag har «hengt på» høytrykkstankbil som leverer vann til spylingen. På gravemaskinens arm er det så montert en spylebom med samme radius som tunnelen.



*Slam og skitt som blir spylt vekk fra tunnelveggene kan ikke bli liggende på banketten, men må fjernes.*



## MONUMENT OVER ETT AV ALF LARSENS DIKT

**For en tid siden fikk vegkontoret følgende søknad fra rådmannen på Tjøme:**

*Forslag til plassering av Finn-Henrik Bodvins monument over et av Alf Larsens dikt.*

Det er i dag foretatt en befaringsgang for å finne et egnet sted langs gangveien til sykehjemmet for plassering av Finn-Henrik Bodvins monument.

Man kom frem til en plassering som er vist på vedlagte kartskisse i målestokk 1:1000 og vedlagte perspektivskisse, samt markert i terrenget. Som kriterier for plasseringen har man lagt vekt på følgende forhold:

— Monumentet skal være godt synlig fra flere kanter.

— Inngrepene i omgivelsene skal være minst mulig (eksisterende vegetasjon må i størst mulig grad holdes urørt).

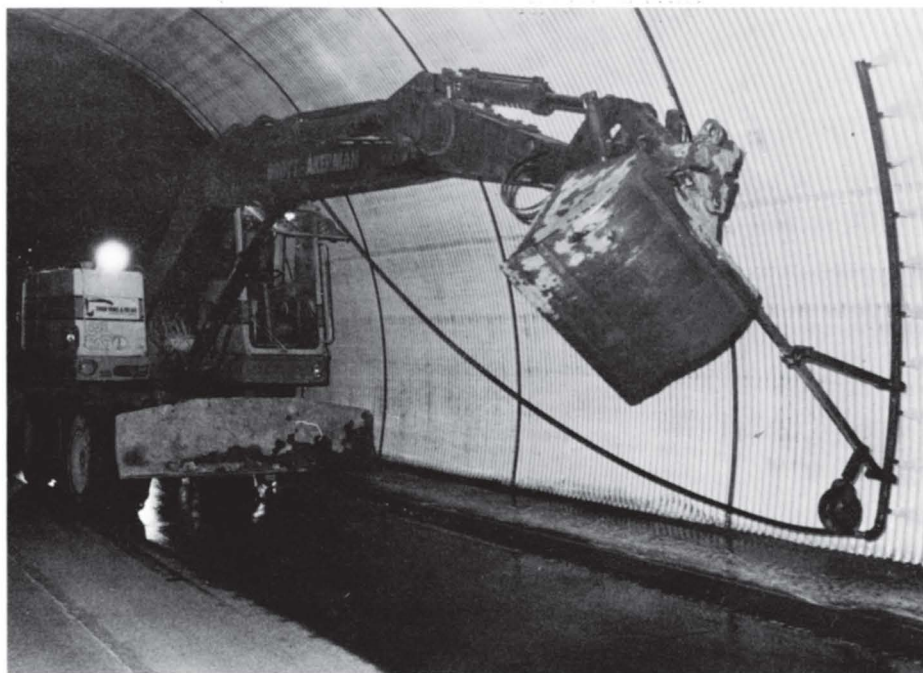
— Sokkelen må kunne plasseres på fjell.

Ut fra bl.a. disse forhold synes det utpekte stedet å være godt egnet. Ved denne plasseringen synes det imidlertid å være vanskelig å unngå en konflikt med elverkets luftspenn, og man vil anmode elverket om en omlegging

— Det er resultat av samarbeid som ligger bak ideen til denne løsningen, smiler Rolf Sommervik som sier seg godt fornøyd med resultatet.

Det var denne gangen også nødvendig å utføre endel bolting

og betongsprøyting av to partier på tilsammen 100 kvm. Odd Tanberg i område 1 forteller at man i søndre enden hadde et parti der fjellet løste seg opp når det kom i kontakt med luft: Det er dette partiet som ved denne anledning ble påført sprøytebetong.



Utstyret som brukes til å spyle tunnelveggene er like enkelt som det er effektivt.

av linjen på dette punktet. Det forutsettes også at området rundt monumentet pleies og gis en mer parkmessig opparbeidelse. Dette kan også medføre fjerning av en del av undervegetasjonen, samt mindre oppfyllings- og planeringsarbeider.

Eventuelle merknader til plasseringen eller andre forhold bes sendt rådmannen snarest.

Ikke mange dagene senere forelå følgende svar fra vegkontoret:

*Vi viser til Deres søknad om plassering av monument over et av Alf Larsens dikt,*

*om vi har innvendinger mot slikt? Nei, av den slags godkjennes likt og ulikt.*

*Vi synes sågar det er vår simple plikt*

*å bygge opp om kultur i vårt distrikt.*

Feiebilene hadde også noen travle netter i tunnelen. På bankettene var asfalten ikke ført helt ut til tunnelveggen, og dette medførte at man fikk en fin kant for ansamling av all slags skitt. Dette er nå utbedret etterat feiebilene gjorde rent før det ble asfaltert.

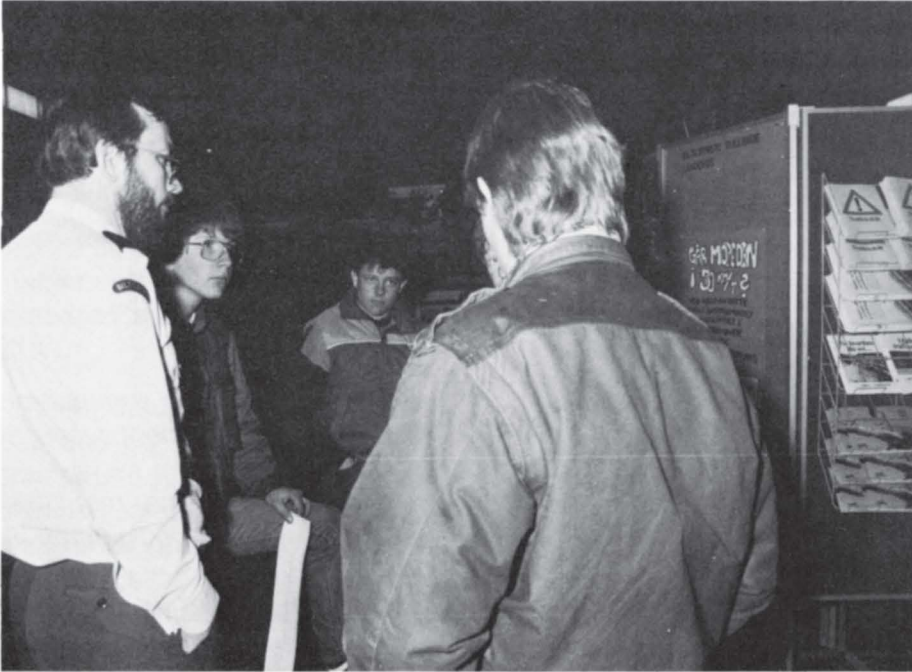
Sommervik og Adolf Akerholt sto for kontrollen av viftene. Dette er en halvårlig kontroll, der man blant annet sjekker alle vifteblader og oppheng. Det var ikke mye galt, kunne Sommervik meddele. Kun et par av opphengene var det nødvendig å ettertrekke.

Sandefjord-firmaet G. Wiik & Co. A/s, som også har hatt alle installasjonsarbeidene, var engasjert til å skifte samtlige pærer i lampene, og en generell kontroll av det elektriske anlegget.

Etter fire netter med stengt tunnel ble «Hullet i fjellet» igjen overlatt til trafikantene. Tunnelen fremstår nå i ny og ren utgave, der glitrende lys henger på rad og rekke innover i fjellet.

# BILTILSYNET PÅ MC-MESSE

Av Jan Haugerød



Olav Krogstad måtte svare på mange forskjellige spørsmål fra motorsykkellinteressert ungdom under MC-dagene i Sandefjord.

Siste helg i april var det stort motorsykelarrangement i Sandefjord. MC-dagene gikk av stabelen i Jotunhallen og Bugårdsparken med Sandefjord MC-klubb som arrangør. Til tross for at vinteren gjorde sitt siste iherdige forsøk med 10–15 cm våt snø på bakken lørdag morgen, gikk arrangementet nesten helt etter programmet. Midt oppe i det hele var biltilsynet representert med en større informasjonsstand inne i hallen.

Det var Tore Johansen og Olav Krogstad som betjente biltilsynets stand. De var også med på å arrangere ferdighetskjøring i en egen kjøregård ute på messeområdet.

Arrangørene hadde som hovedmål med utstillingen å samle ungdom som kjører moped eller motorsykel i et positivt miljø hvor kunnskaper om trafikk og trafikk-sikkerhet ble høyt prioritert. Ved siden av at både politiet, biltilsynet

og kjøreskoler hadde informasjonsstand, var det utstilt en rekke motorsykler av både nyere og eldre årgang.

Biltilsynet hadde tatt med seg sitt tekniske apparat for måling av mopeds hastighet, den såkalte «Rullende landeveg». Her avsløres det øyeblikkelig om det er fliket med mopeden for å få den til å gå raskere enn de tillatte 50 km/t. Ved siden av dette ble det vist forskjellige eksempler på hva som kan skje med motorsykelhjelmene hvis den blir malt eller påsatt klistremerker som hjelmfabrikanten ikke har godkjent. De kjemiske stoffene i lakk og lim kan reagere med stoffene i hjelmen og gjøre den sprø og trafikkfarlig. En av de utstilte hjelmene viste et tragisk tilfelle. Her hadde hjelmen sprukket i en ulykke og motorsykkelføreren døde.

Biltilsynet er også i gang med et større opplegg for mopedføreropp-læring her i fylket. En større utstilling på standen tok for seg og viste en del eksempler fra dette opplæringsprosjektet.

Forts. side 23 —



Her er en del av biltilsynets stand med «Den rullende landeveg» i forgrunnen. Apparatet som avslører at mopeden er trimmet var noe av det mest interessante på standen.

## BOWLINGHALL VED TØNSBERG OG VEGA ER MED

Av Jan Kristiansen

**Endelig har Tønsberg-området fått bowlinghall. Hallen ligger i de gamle lokalene til Vallø tapetfabrikk, og anlegget har kostet ca. 4 mill. kroner.**

Fordelen med bowling i forhold til mange andre idrettsaktiviteter, er at folk i alle aldre kan være med. Det er heller ikke nødvendig å ha spesielle fysiske forutsetninger før en begynner å spille. Den eneste ulempen ved bowling er at det koster en del å spille.

Det er nå startet bedriftsserie, og der har Vega funnet å kunne bidra med midler for å stille et lag. I alt er det ca. 50 lag som skal være med i ligaspill til høsten. Da er det flere bedrifter som stiller med opptil tre lag hver. I april/mai i år ble det spilt innledende runder for å avgjøre hvilken divisjon de forskjellige lagene skal havne i. De ti beste lagene plasseres i første divisjon. Så blir de tyve neste lagene fordelt på to puljer i annen divisjon.

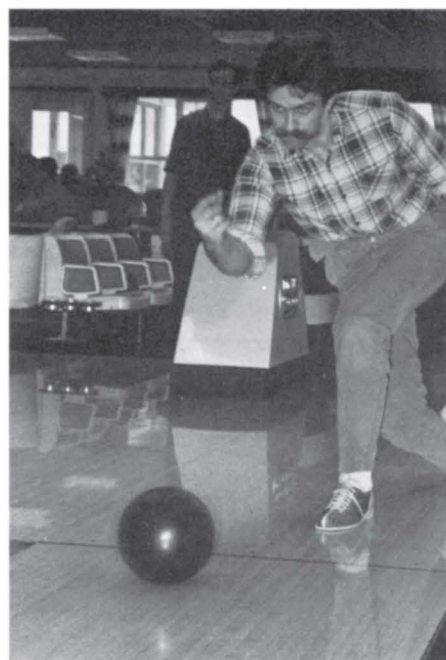
Resten av lagene havner så i tredje divisjon. Hvordan Vega har plassert seg er i skrivende stund ikke regnet ut.

For å klargjøre litt mer om reglene for bedriftsbowling, kan vi si at på hver ligakamp skal hvert lag stille med tre personer. Dette behøver ikke å være de samme personene fra kamp til kamp, slik at flere kan skifte på å representere laget. Imidlertid er det ikke lov til å skifte ut spillere under en kamp.

I de innledende rundene er det ialt 12 personer fra Vegkontoret som har vært med og spilt for Vega. Det er også ytterligere noen personer som har meldt sin interesse.

Når det er så mange som er interessert i bowling, burde vi ihvertfall ha stilt med to lag i bedriftsserien, slik at det hadde blitt ca. 6 personer på hvert lag.

Dette er et spørsmål om penger, da det koster ca. kr. 2000 pr. år for



*Jan Kristiansen i aksjon på bowlingbanen. I bakgrunnen følger Yngvar Pedersen spent med på hvordan det går.*

hvert lag som stiller opp. Serien starter i september og avsluttes i mai neste år.

Hvert lag spiller ca. 20 ligakamper i løpet av denne tiden. Hvis det er 6 personer på hvert lag vil det bli ca. ti kamper på hver spiller i løpet av en sesong.

Hvordan vi eventuelt skal finansiere et lag til, bør vi ha klart i god tid før serien begynner. Et nypåmeldt lag må starte i laveste divisjon. Selv om det høres alvorlig ut med divisjoner og ligakamper osv., så spilles bowling først og fremst for at det er moro.

Poengberegningen og konkurransen med andre bedrifter setter vel bare en ekstra spiss på spillet.

***vi bruker bilbelte***



***-også i baksetet***



*Den kvelden vi besøkte bowlinghallen var det Jan Egil Lund, Jan Kristiansen og Yngvar Pedersen som utgjorde Vegas lag.*

## Bilbelteaksjonen

# Bilbelter like viktige i baksetet

Du kjører like fort i baksetet som i forsetet. Ved en kollisjon blir bilen presset sammen på brøkdelen av et sekund. Brutalt blir farten redu-

sert til null. Din egen kropp vil bli kastet forover med voldsom hastighet. Hvis du ikke er spent fast, vil du fortsette til bevegelsesenergien

er oppbrukt. Derfor gjelder det å være føre var. Du må spenne deg fast før du begynner å kjøre. Det er snakk om å gjenta en innlært handling: En-to-tre-klikk.

De som har prøvd testbaner og kjøresimulatorer er overrasket over hvilket kraftig rykk du får i beltet selv i hastigheter ned i 9 km/t. Selv ved bykjøring i lave hastigheter kan du få alvorlige skader hvis du ikke bruker beltet, forteller Trygg Trafikk.

På Tønsbergmessen fikk mange oppleve hvordan det var å bråstoppe fra en hastighet på 5—7 km/t. Politiet i Tønsberg hadde fått låne en av crash-banene til vegvesenet, og den ble flittig brukt utenfor en av hallene på messeområdet. De som fikk prøve seg på en bråstopp i den lille hastigheten som det der var tale om, ble overbevist om at det ikke skal store farten til før bilbeltet hindrer at du kastes ut av forsetet og mot ratt eller frontrute.



Gaute Amundsen fra politiet i Tønsberg sto for demonstrasjonene på chrasbanen. Her fikk publikum oppleve hvilke krefter som er i sving selv i så små hastigheter som i 5 til 6 km/t.

## Opplæring for forberedelse til pensjonsalderen

Av Anne Hov

Opplæringsutvalget og fellesmøtet har gått inn for at det bør holdes et kurs for dem som har 2 år eller mindre igjen til de skal gå av med pensjon. Hensikten med opplæringen er å gjøre overgangen fra aktivt yrkesliv til pensjonisttid noe lettere å gjennomleve. Pensjonering vil for de aller fleste medføre en helt ny livssituasjon der inngrodde vaner og rytmer brytes opp, praktisk talt over natten. Overgangen vil kunne medføre både positive og negative overraskelser.

Utfallet av overraskelsene vil blant annet være avhengig av i

hvilken grad vi har skaffet oss informasjon på forhånd, og har kunnet danne oss et realistisk syn på hva den nye livssituasjonen kan bringe.

Kurset vil prøve å gi svar på hva vi selv kan gjøre mens vi er yrkesaktive, slik at overgangen til pensjonisttiden ikke skal oppleves som et «sjokk», men som en ny og meningsfylt periode av vårt liv.

Det er tenkt å holde et fire dagers kurs allerede til høsten, med ca. 25 deltakere. Kurset blir lagt til stiftelsen Norsk Pensjonistkole, Mel-somvik i Stokke. Stedet har pene overnattingsrom, og hyggelige kurslokaler og oppholdsrom. Det er

tenkt som et internatkurs, og det vil bli lagt vekt på den sosiale siden under kurset. Også ektefellen bør delta. Overgangen til pensjonisttilværelsen betyr en stor forandring for begge parter.

Emner som vi tenker å ha på programmet er som følger:

- Alder og helse
- Familielovgivning
- Boliger når vi blir eldre
- Sinnets helse
- Aktiviteter
- Kosthold
- Pensjonistens rettigheter
- Økonomiske forhold

Forts. side 23 —

# Ås vegsentral nybygg 1982—85

Av Martin Nordkvelle

Utbyggingen ved Ås vegsentral har foregått i 3 trinn med tre entrepriser og tre forskjellige entreprenører.

Byggingen ble startet i november 1981, og med ferdigstillelse av vegstasjonskontorene og laboratoriet nå i mai 1985 er hele utbyggingsplanen ferdig.

Første byggetrinn besto av bygging av nytt plateverksted (senic) til lager, og opprustning av verkstedet med bedre lys, ventilasjon og varmegjenvinning, nytt takbelegg på gamle verkstedbygg og servicestasjon, nye porter i verksted og vaktmesterbolig med samme stålpanel som nybygget. Det var også beregnet ombygging av tidligere lager til kontorer. Dette var forutsatt gjort i egen regi og er av ulike grunner først gjort sist vinter og tas i bruk i disse dager.

Videre var det i første byggetrinn tatt med ombygging av varmeanlegget og montering av varmegjen-

vinningsanlegg. Varmeanlegget ble forsterket og modernisert med en ny elektrokjele. Denne sammen med de to oljefyrte kjelene i kjelleren under vaktmesterboligen, er beregnet til å kunne dekke hele varmebehovet i samtlige oppvarmede bygg på Ås vegsentral, også den nye vegstasjonen og laboratorium.

Første byggetrinn ble påbegynt i november 1981 og ferdigstillet 13. mai 1982. Hovedentreprenør var John B. Iversen, Horten. Totalkostnad kr. 2 970 000,-.

Neste byggetrinn var kontorer, spiserom, verksted og lager for skiltseksjonen. Dette er bygget inn i søndre del av tidligere lagerhall og dekker ialt 246 kvm. Det ble også her montert ventilasjons- og varmegjenvinningsanlegg. Byggetrinnet omfattet også montering av varmerør fra elektrokjele i kjelleren under verkstedbygget fram til lagerhallen samt telekabler.

Dette byggetrinnet ble sendt ut

på anbud i august 1982, og ferdigbefaring fant sted 22. desember samme år.

Hovedentreprenør her var Harry Dahl, Nøtterøy, og den samlede byggekostnaden ble rundt 1 200 000,-.

Tredje byggetrinn ble for såvidt påbegynt sommeren 1983. Det ble da lagt nye vann- og kloakkledninger i en lengde på 330 m fra området ved Sem Pleiehjem til syd-østre hjørne på vegsentralens område. Ledningene er beregnet til å fange opp biltilsynets fremtidige nybygg, samtidig som den også tar med kloakk og vann fra/til byggetrinn 2 og hoveddreneringene på vegsentraltomten.

Tredje byggetrinnet omfattet kontorer og sosiale rom for vegmesterområde 2, kontorer for hovedtillitsmann og hovedverneombud, kontorer for teknisk rasjonalisering, anleggskontor, møterom, laboratorium med kontorer, lagerplass og stasjon for grunnseksjonen samt nødvendig stort tilfluktsrom og garderober med dusjer.

Bygget får en samlet brukerflate på 675 m<sup>2</sup> i sokkeletasjen inklusive tilfluktsrom og tekniske rom, og 560 m<sup>2</sup> i kontoretasjen, samlet 1235 m<sup>2</sup>.

På loftet i bygget er ventilasjons- og varmegjenvinningsanlegget montert i østre delen og vestre delen avsatt til rom for fritidsaktiviteter.

Bygget ble sendt ut på anbud vinteren 1984 og arbeidene ble påbegynt 25. april 1984. Bygget ble satt ut på betingelser av ferdigstillelse i mai 1985 av bevilgningsmessige hensyn.

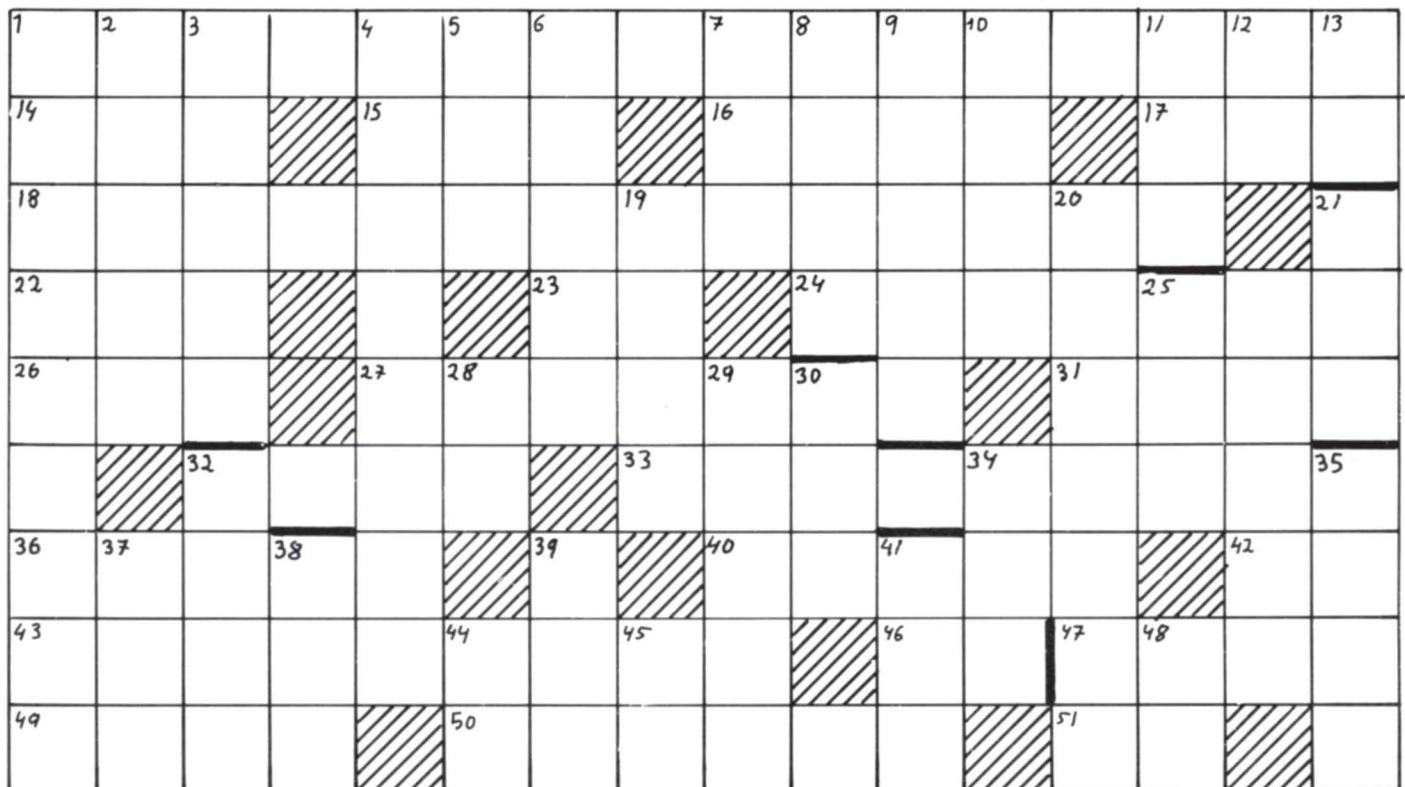
Bygget medregnet framføring av nevnte vann- og kloakkledninger, samt delvis opparbeiding av arealene rundt bygget er beregnet til å koste ca. 10,5 mill. kroner. Hoved-



Vegsentralens nye resepsjon er i det gamle lageret. Kåre Brekke og Ove Jensen har fått nye kontorer sentralt i den nyombygde delen.

Forts. side 23 —

# SOMMERKRYSSORD



Vår kryssordforfatter har våknet til liv igjen, og vi ønsker ham velkommen tilbake. Nå har han (Rune Lundquist) fått Liv Marit Carlsen på tegnesalen som medansvarlig for de kommende kryssordoppgavene. Her kommer det første resultatet av samarbeidet, og vi ønsker alle kryssordinteres-

serte lykke til med årets sommer-nøtt.

Denne gangen og noen ganger framover blir det oljelamper i premie, så nå er det bare å sende inn løsningen til redaksjonen så raskt som mulig. Vi må ha din løsning innen 25. juli.

- 21. Fartøy
- 25. Om
- 28. Eksisterer
- 29. Yrke
- 30. Føle
- 32. Rennende vann
- 34. Tallord
- 35. Skilttakst
- 37. Pronomen
- 38. Innta
- 39. Tilstand
- 41. Bakuttrykk
- 44. Sporte
- 45. Fase
- 48. Dessert

## VANNRETT:

- 1. Ansatt i etaten
- 14. Elv
- 15. Ting
- 16. Burma
- 17. Ha
- 18. Annonse
- 22. Rekker
- 23. Vær stille!
- 23. Retning
- 26. Bilmodellbetegnelse
- 27. Konfliktrammet by
- 31. Se (utbrudd)
- 32. Afrikaner
- 33. Bankuttrykk
- 36. Tanker
- 40. Os
- 42. Spis
- 43. Skriverne
- 46. Spiste
- 47. Bankuttrykk

- 49. Singel
- 50. Fiskespiser
- 51. Naboer

## LODDRETT:

- 1. Gal side
- 2. Sted
- 3. Fjellparti
- 4. Terge
- 5. Fenomen om våren
- 6. Kvinnenavn
- 7. Pronomen
- 8. Hellingen
- 9. Kvinnen
- 10. Yrke
- 11. Motortype
- 12. Nektelse
- 13. Naut
- 19. Taler
- 20. Tosk

**BLI SETT I TIDE  
BRUK LYS  
OM DAGEN**



## NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

### 122 — Kabler til hengebruer

Retningslinjer. 48 sider.

Disse retningslinjene er en revidert utgave av «Tekniske leveringsbetingelser for kabler til hengebruer» av juni 1979. De bygger i stor grad på tyske normer (DIN), men er tilpasset de spesielle forhold som gjelder for kabelleveranser til bruer for Statens vegvesen. Boken har også tekst på engelsk.

### 123 — EDB-program COBE

Veiledning. 72 sider.

Hensikten med programmet er å beregne kontinuerlige bjelke/kassebruer i betong. Programmet er bygget på bjelketeori, og elementmetoden benyttes som løsningsmetode. Programmet er tilgjengelig på ND 500 og Prime datamaskiner.

### 105 — Spesialtransport

Veiledning. 78 sider.

Boka bygger på en rekke rundskriv m.v., «Bestemmelser om kjøretøy», «Vilkår for bruk av kjøretøy/-vogntog med vekt, lengde eller bredde over det generelt tillatte». Saksbehandlingsrutiner ved søknader om dispensasjon under spesielle forhold er også tatt med.

2. utgave.

Nærmere opplysninger om håndbøkene kan fåes ved henvendelse til Wenche Bjune på vegkontoret.

### 121 — Detaljplaner

Normaler. 40 sider.

Håndboken gir regler og råd om hva en detaljplan bør inneholde, og hvordan den bør presenteres. Den er utarbeidet på grunnlag av høringsutgave datert april 1984, og senere kommentarer.

### Ås vegsentral ...

Forts. fra side 21 —

entreprenør for bygget har vært Andersen & Bakke AS, Tønsberg.

I samme byggeperiode som ovennevnte bygg er det kjøpt og bygget en såkalt åpen garasjehall på 640 kvm. Denne er levert som totalentreprise ved at leverandøren monterte hallen på medleverte grunnmursblokker. Hallen er bygget i stålfagverk med utvendig stålkledning og tak av aluminiumplater. Hallen måler B=12,7 og L=50,5 meter. Total kostnad for hallen vil bli ca. 700 000,- kroner medregnet planering av grunnen og elektriske installasjoner.

Totalt er det investert nesten 15,4 mill. kroner i bygg på Ås vegsentral de siste 3½ år. Dette vil belaste eiere og leietakere med en årlig «husleie» i form av renter og avskrivninger med ca. 1,6 mill. kroner pr. år de nærmeste årene.

### Biltilsynet på ...

Forts. fra side 18 —

Både Tore Johansen og Olav Krogstad hadde nok å stå i med, for det var mange spørsmål fra interesserte ungdommer som gjerne ville ha rede forskjellige ting i forbindelse med moped og motorsykkel.

Olav Krogstad fortalte oss da vi besøkte standen, at det ikke alltid var like greit å svare på alle spørsmålene på sparket. Lover og bestemmelser dekker ikke på langt nær alle detaljer som kan oppstå, og en del avgjørelser må overlates til mer skjønnsmessig forhold. Krogstad synes at det var et positivt tiltak fra biltilsynets side å delta på utstillingen. Biltilsynet har mye å hente hos publikum ikke minst PR-messig når de møter ungdommen i sitt eget miljø slik som det ble gjort her.

## Personallytt

60 ÅR

Einar Flaatten 28. juli.

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

### VI ØNSKER VELKOMMEN

Gunni Olsen Johansen, renholdsbetjent Biltilsynet Horten.

Vigdis Myhre, renholdsbetjent Ås vegstasjon.

Inger Lise Fristad, kontorass. Ås vegstasjon.

Bjørn Christensen, praktikant E-18-anlegget i Sandefjord.

### VI TAKKER FOR GODT SAMARBEID

Tore Kavli, Biltilsynet Tønsberg

Erik Duvholt, Biltilsynet Tønsberg

Gerd Sonja Larsen, Biltilsynet Tønsberg

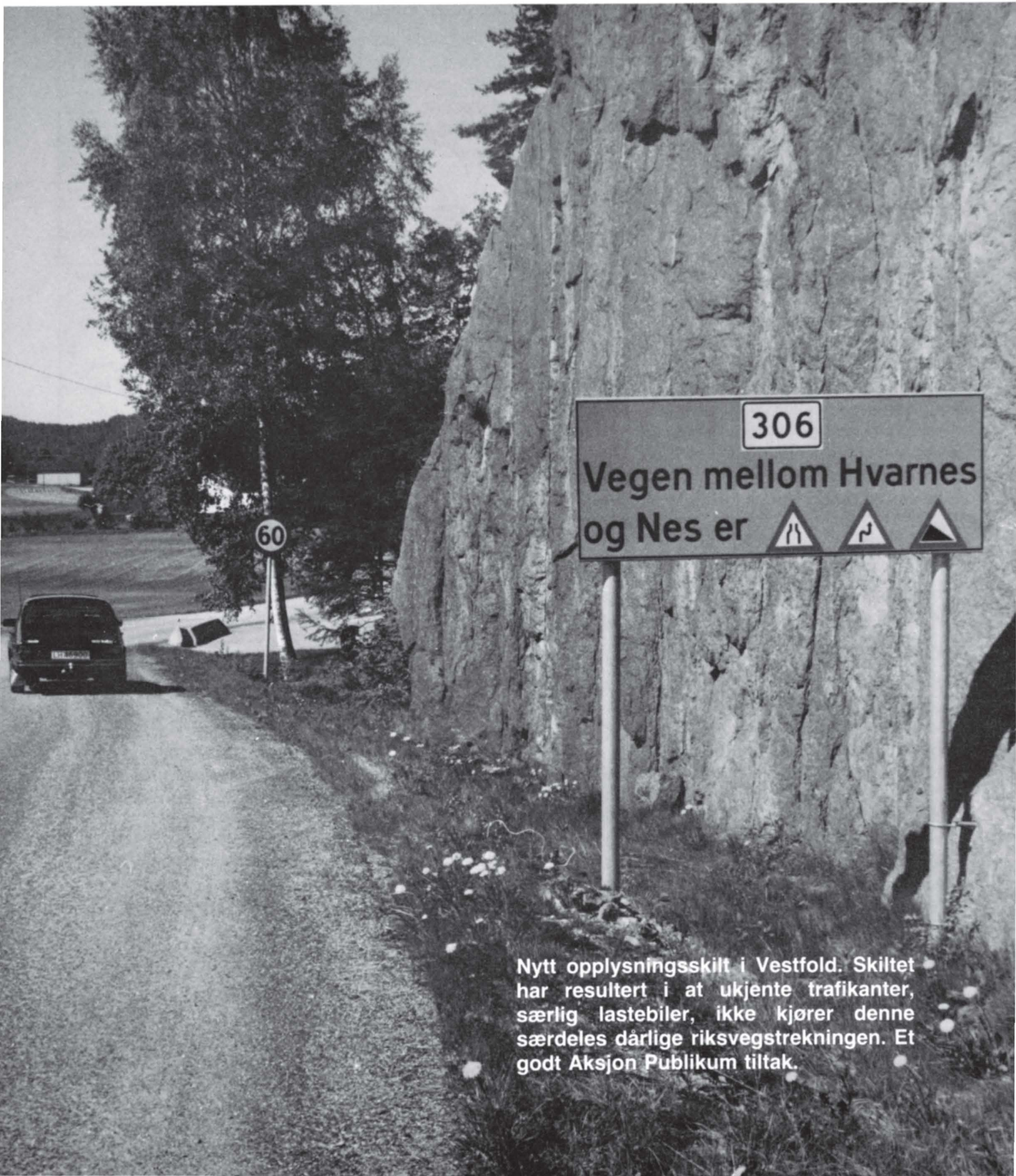
### Opplæring for ...

Forts. fra side 20 —

Programkomiteen som skal utarbeide det endelige program vil bestå av en pensjonist, en blivende pensjonist og en representant for personalseksjonen.

Det har vært reist forslag om opprettelse av en «Seniorklubb» for vegvesenets pensjonister. Dette kan tas opp til diskusjon under kurset.

Vi har behov for å vite litt om interessen for et slikt kurs, og setter pris på å høre fra den aktuelle gruppen. Kontakt kan tas med Anne Hov på Vegkontoret, enten muntlig eller skriftlig. Har dere syn på opplegget, tar vi gjerne imot det.



Nytt opplysningsskilt i Vestfold. Skiltet har resultert i at ukjente trafikanter, særlig lastebiler, ikke kjører denne særdeles dårlige riksvegstrækningen. Et godt Aksjon Publikum tiltak.