

# VEST- FOLDER'N

Nr. 2

1979



# VESTFOLDER'N

Bedriftsavis for vegvesenet  
i Vestfold fylke

Nr. 2 mai 1979  
6. årgang

Redaktør:  
Jan Haugerød

Red.sekr.:  
Grethe Foyen Jensen

Redaksjonsråd:  
Hans Thv. Kittelsen  
Trygve Rognan  
Frank Rød  
Bjørn Skøie  
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:  
Vegsjefen i Vestfold  
Postboks 323  
3101 TØNSBERG

Opplag:  
1000 eksemplarer

Sats og trykk:  
Cicero a.s, Tønsberg

Forsidebilde:  
Bompenger på Vrengen bru

INNHold:	Side
Vendepunkt .....	3
Hans Thv. Kittelsen ny SU-formann .	4
Siste heis .....	6
10 år etter «Operasjon prøvefylke» ...	7
Veteraner i Vedlikeholdsavd. ....	10
Avansert vekt på Ås .....	12
Pensjonisten .....	13
Ordet fritt .....	14
Salutt på Ås .....	16
Tre mot en .....	17
Aktuell informasjon .....	18
Skisesongen 1978-79 .....	20
Møtevirksomhet .....	22

# Vendepunkt

Hvis vi skal følge forvaltningslovens bestemmelser, skal det først forhåndsvarsles og deretter skal vedtak fattes. Vi forhåndsvarslet i forrige nummer, og nå er det skjedd. Den oppmerksomme leser vil oppdage at Vestfolder'n denne gang er noe forandret. Det skyldes ganske enkelt at vi også har begynt å rasjonalisere. Vi har nå satt bort meste parten av avisarbeidet til trykkeriet vårt. Det er kun produksjon av selve stoffet og fotograferingen som vi nå har igjen – og såpass mye arbeid må vi gjøre selv hvis vi fortsatt skal kunne si at vi lager avis.

For å være ærlig, og det skal man være, må vi si at dette påfører oss ekstra utgifter. På den annen side frigjør vi arbeidskraft til andre oppgaver på kontoret. Vi mener derfor at avisarbeidet totalt sett ikke vil koste oss mer enn det hittil har gjort. Dette nummeret er et prøve-nummer, og vi har ennå ikke tatt standpunkt til om vi vil fortsette på samme måten. Den avgjørelsen kan vi i redaksjonen ikke ta, men det er helt klart at positive synspunkter fra leserne vil kunne påvirke resultatet.

Slik situasjonen ligger an i skrivende stund, ser det ut til at Vestfolder'n kan gå en usikker fremtid i møte. Vi har ennå ikke fått klarlagt hvem som skal overta redaktørjobben når jeg flytter over i nytt arbeid ved regnskapsseksjonen.

Jeg er allerede i gang med opplæring i den nye jobben, og det vil ta mye av min tid framover. Dette nummeret vil nok bli det siste jeg står som ansvarlig redaktør for. Derfor vil jeg her og nå benytte anledningen til å takke alle som har ydet en positiv innsats for Vestfolder'n siden vi begynte i 1974 og fram til i dag. Uten den hjelp jeg har fått, ville det ikke vært mulig å utgi avisa. En spesiell takk vil jeg rette til Mary Kristensen som har vært medarbeider i redaksjonen i flere år, og som sporty steppet inn som ansvarlig i det året jeg hadde permisjon.

Etter planen skal vi sende ut enda ett nummer av Vestfolder'n før ferien eller i løpet av juni måned. I den utstrekning det er mulig vil jeg også hjelpe til med utgivelsen av det nummeret. Jeg tror at bedriftsavisa har kommet for å bli i etaten. Den fyller et informasjonsbehov som vi er nødt til å dekke. Jeg vil derfor her fra lederplassen be om en positiv vilje til å få en endelig avklaring av redaktørspørsmålet så raskt at vi greier å følge den plan for utgivelse som er foreslått for resten av året.

*Jan Haugerod*

# Hans Thv. Kittelsen ny SU formann

*Det nye samarbeidsutvalget trådte i kraft 26. januar d.å. Denne gang var det organisasjonenes tur til å ha formannsvervet. Det resulterte i at Hans Thv. Kittelsen ble valgt som formann. Han er den første formann fra drifts-siden på 9 år.*

*Vestfolder'n vil gjerne presentere den nye formannen og høre hvilke tanker han har om SU virksomheten.*

Jeg tror at mange innen etaten syns SU virksomheten har gitt små eller ingen resultater. Kan noen finne en bedre måte å løse samarbeidsproblemer på, er jeg selvfølgelig ikke imot det. Poenget må være at samarbeidet ikke må bli dårligere enn i dag, helst bedre. Måten vi løser det på er av underordnet betydning, det er resultatene som teller. Personlig mener jeg at om vi ikke kan peke på så mange ting SU har fremmet, er det vel ikke usannsynlig at ting som har vært tatt opp eller sagt i SU har vært med på å forme senere beslutninger. Jeg tror derfor ikke at SU virksomheten har vært uten betydning. Noen vil kanskje si at jeg nå er litt naiv, men til eventuelt det motsatte er bevist, velger jeg å være det i denne sak.

*– Hvorfor tror du at samarbeidet i vegvesenet ikke fungerer godt nok?*

Jeg hevder ofte at en sak har minst 2 sider, som regel flere. Etter å ha fått belyst en sak fra flere sider er det vel ikke så sjelden en forandrer



*Hans Thv. Kittelsen.*

noe på sitt førsteinntrykk. Etter min mening bygger de fleste konflikter på manglende vilje eller evne til å se saken fra flere sider. Denne mangelen mener jeg vi finner i flere ledd og mellom flere avdelinger i etaten vår. Enkelte vil kanskje si at dette er sterkt sagt, men jeg vil hevde at noen ganger har jeg følelsen av at vi i vegvesenet internt har

flere bedrifter som konkurrerer med hverandre. Dette er ikke det vi kan kalle sunne konkurranseforhold, men forhold som vanskeliggjør samarbeidet og utnyttelse av våre resurser. Vi skal imidlertid ikke glemme at det er unntak fra de forhold jeg her har trukket fram. Min framstilling av dette forhold bygger ikke bare på egne erfaringer, men også uttalelser fra andre innen etaten.

Det vi etter min mening i for stor grad er opptatt av er å kritisere hverandre eller andre avdelinger i vegvesenet. Vi skulle i større grad prøve å hjelpe hverandre. Jeg syns det er mye kritikk ute og går som bygger på gjetninger og halvsanne påstander. Vi må være villige til å skaffe oss *noen* opplysninger om ting vi vil påpeke eller kritisere – med andre ord kjenne saken. For å hjelpe på disse forhold, kan både SU, utviklingsprosjektet og Vestfolder'n være tjenlige redskaper, men først og fremst gjelder det vår egen holdning.

Hvor store samarbeidsproblemer vi har i vegvesenet beror jo bl.a. på hvor viktig vi syns det er med samarbeid. Jeg mener det er viktig fordi det berører vår omverdens inntrykk av oss og vår egen effektivitet og trivsel.

– *SU går usikre tider i møte, hvilke tanker har du om SU's framtid?*

Som kjent pågår det for tiden forhandlinger mellom departementet

(FAD) og organisasjonene om ny samarbeidsavtale. Disse ventes slutført i år. Hva resultatet vil bli er foreløpig ukjent. Vi har imidlertid fått signaler om at det går mot en løsning som bygger på oppløsning av nåværende SU med utvidet forhandlingsrett for tillitsmannsapparatet. Noe mer konkret vet jeg ikke foreløpig. Uansett hvilket resultat forhandlingene gir, håper jeg samarbeidet må bli bedre. Det vil være trist om en ny løsning for samarbeidsproblemene vil gi et tilbakeskritt av det samarbeidet vi tross alt har fått igang gjennom SU. Jeg tar det for gitt at de som arbeider med disse spørsmål går inn for å bedre samarbeidet. Enten man er tilhenger eller ei av samarbeid – må vi samarbeide for å få en så mangeartet virksomhet som vår til å fungere. Dette gjelder både innad og utad.

– *Vil du som SU formann forsøke å gjennomføre drastiske endringer i utvalgets arbeidsområde?*

Det er sikkert flere ting som kan gjøres med utvalgets arbeidsmåte, men jeg tror ikke tiden er inne for drastiske endringer. Vi må først se hva som blir resultatet av de pågående forhandlinger. Inntil videre får vi følge den nåværende arbeidsmåte å prøve og få mest mulig ut av det.

J. H.

# Siste heis

*Tekst og foto: Per Härter*



*510-22 måtte hjelpes til det siste hvilested.*

510-22 har fått sin dom – kasseres! Med brukket rygg (ramme) ble den båret hjem fra Svelvik der uhellet skjedde i begynnelsen av januar.

Under en av de hardeste kuldeperiodene vi hadde i vinter røk hele bunnen i tippsylindren under tipping. Som følge av naturlovene skulle nå lasteplanet ned igjen. Dette skjedde da også, men nå

ukontrollert. Resultat, hoveddramma ble som følge av kulda og slaget slått tvers av, og frontlemmen på dumperkassa slo i bakveggen på førerhytta. Tippgramma var imidlertid seig og sterk nok til å stå imot og forhindret kanskje at førerhytta ble skadet ytterligere. Føreren slapp fra det hele med forskrekkelsen. Bilen er nå kassert, men den gjør nytte som delebil.

# 10 år etter «Operasjon Prøvefylke»

AV TIDLIGERE VEGSJEF LEIF MOY

Lørdag 14. juni 1969 var det stor stas på Presterød skole i Slagen i Sem. Det som skjedde var at den bilfrie vegen fra skolen til Åsgårdstrandvegen ble åpnet, altså utenom det farlige Olsrødkrysset. Skolen hadde tidligere hatt sin eneste forbindelse til den sterkt trafikkerte Valløvegen.

Det var taler, musikk og klipping av silkebånd som når de store og kostbare veger og bruer blir åpnet.

Begivenheten er verd å minnes siden det i år er 10 år siden «Operasjon Prøvefylke» fant sted og siden den første bilfrie vegen i Vestfold ble bygget. Dette lille veganlegget var nemlig ett av de mange tiltak som «O.P.» omfattet, og det ble fremmet etter forslag fra en komité i Sem kommune.

Det nye med denne vegen i motsetning til parkveger og lignende, var at den skulle ta trafikk som vanligvis går på bilveger som etterhvert var blitt svært farlige, særlig for mindreårige. Denne vegstumpen ble derfor en pionerveg.

Noen vil huske «Operasjon Prøvefylke», men mange kjenner ikke noe til dette, derfor noen ord om selve aksjonen.

Det var forsikringsmannen, daværende soussjef Gunnar Brask, Oslo, som hadde idéen. Han sier selv: «Den svenske «Høger-kampanje» i 1967 resulterte i en sterk nedgang i trafikkulykkene. Det lå

nær å trekke den slutning at penger anvendt til trafikk sikkerhetsarbeid og politiovervåking rent samfunnmessig måtte være en god investering. Kunne vi f.eks. her i landet få presset trafikkulykkenes antall ned med 10%, ville det bety en innsparing på nær 100 mill. kr.»

Såvel samferdselsministeren, statsråd Kyllingmark, som vegdirektøren ga sin tilslutning til en aksjon. I november 1968 oppnevnte statsråden en hovedkomité som valgte utrykningssjef Feiring til formann. Aktuelle tiltak skulle omfatte bilen, vegen, trafikantopplæring, trafikkovervåking og trafikkskadene. Det ble nedsatt arbeidsgruppe for de for skjellige områder. Veggruppen fikk innført forkjørsvog på en rekke veger, og ellers ble det oppsatt skilt av forskjellig art, i alt ca. 2000. Aksjonen ble henlagt til mai – juni, ikke særlig gunstig for skolene. Imidlertid gjorde skolegruppen med skoledirektøren i spissen en sterk innsats.

Det er ikke mulig å komme nærmere inn på alle de tiltak som kom til utførelse.

Men høsten 1969 mottok hovedkomitéen et brev fra samferdselsministeren hvori han takket for det store og interessante arbeid som var utført i forbindelse med aksjonen.

Hva var så resultatet av «Operasjon Prøvefylke»? Det viste seg at propaganda, trafikkopplæring -regu-

*Gangveien ved Presterød skole krysser  
den nye riksvei 311.*





lering og -overvåking, skilting, trafikantseparering osv. kan bidra til å skape en opinion med det til følge at det satses mer i kampen mot trafikkdøden.

Et av de blivende resultater fra aksjonen er altså den lille skolevegen som ble forløper for de mange mil bilfrie veger vi nå har i Vestfold.

Og her er jeg ved et punkt som jeg er spesielt opptatt av:

Hvorfor skal det ikke være fotgjengere forunt å benytte riks- eller fylkesveg? Spørsmålet er betimelig. Vestfold fylkesting vedtok nemlig i sin tid (mot trafikksikkerhetutvalgets og vegsjefens innstilling) at «hovedansvaret for gang- og sykkeltrafikken må ligge hos den enkelte kommune». Riktignok bevilger fylket et visst beløp pr. opparbeidet l.m. veg, men dermed anser fylket seg ferdig med saken. Staten er etterhvert gått noe lenger idet den for riksveger utreder anleggskostnadene.

Den overveiende del av vegnettet består av 2 smale kjørefelt uten noen spesiell plass for de myke trafikanter.

Når biltrafikken blir så stor at begge kjørefelt må betraktes som opptatt, da er vegen ubrukbar for syklistene og fotgjengere. Da må, etter min mening, vegholderen skaffe plan for dem. Noe annet er diskriminering. Hvordan dette skal

ordnes økonomisk er en sak for seg. Hovedsaken er at vegholderen vedtar seg ansvaret.

Alle vegfolk er klar over at det ikke har vært mulig økonomisk og teknisk å bygge s/g-veger i samme takt som bilparken har økt. Det går imidlertid fremover på tross av at det helhjertede ansvar hos vegholderne fremdeles mangler.

Som nevnt er det nå 10 års-jubiläum for den første s/g-veg i Vestfold. Skulle det ikke nå være på tide at stat og fylke begynner å betrakte syklistene og fotgjengere som trafikanter i veglovens og trafikkreglens forstand?

## Viltet og trafikken

Vegdirektoratet har i samarbeid med Norges Jeger- og Fiskeforbund, Trygg Trafikk og Landbruksdepartementet utarbeidet en enkel brosjyre med orientering om kollisjoner mellom storvilt og bil. Brosjyren er trykt i 53.000 eksemplarer og distribuert til forskjellige offentlige institusjoner, bilorganisasjoner m.v.

Brosjyren kan rekvireres fra Vegdirektoratet.

# Veteraner i Vedlikeholdsavdelingen

Denne gang: NILS LANGJORDET

*Gjetergutt, sjømann, skogsarbeider, oppsynsmann og til slutt vegmester, men i sinn og skinn vegarbeider. Det er en kort karakteristikk av Nils Langjordet.*

*Han var født i Lunde i Telemark, men flyttet til Vestfold 18 år gammel. I 1933 var han for første gang innom vegvesenet. Da var han med på å asfaltere Semslinja. Siden ble det militærtjeneste og hvalfangst. Først i 1937 kom han inn i vegvesenet igjen, og da gikk det 41 år før han trakk seg tilbake, og da som pensjonist.*

De første årene Nils Langjordet var ansatt i vegvesenet, var han om sommeren for det meste med på asfalteringsarbeider, og om vinteren var det arbeid i pukkverk. Interessen for vegarbeid var til stede og i 1945/46 tok han sin oppsynsmannsutdanning.

Da jeg kom tilbake fra skolen, begynte jeg som hjelpeoppsynsmann. Det var stikningsarbeid om sommeren og arbeide inne på kontoret om vinteren.

I 1960 overtok jeg området Andebu/Stokke etter oppsynsmann Rolstad. Deretter var jeg en tid oppsynsmann i Holmestrandsområdet, men senere ble det Sem, Andebu og Ramnes som ble mitt distrikt.

*– Du har ikke bare vedlikeholdt vegene, men også gått på utbedringer av forskjellige slag.*

Utbedringsarbeider er en del av det totale vedlikeholdet. Hvis vi



*Nils Langjordet.*

skal legge fast dekke på en vegstrekning, er det klart at vegen må være i en slik forfatning at asfaltdekket vil holde. Det betyr at det må være skikkelige grøfter og at vegbanen må ha en viss bæreevne. De gamle grusvegene våre hadde verken grøfter eller bæreevne, og derfor var det nødvendig å sette vegen i stand før asfaltering.

Om vinteren er det svært lite vedlikeholdsarbeid å gjøre. Av hensyn til sysselsettingen er det nødvendig å gi arbeidsfolkene et meningsfylt arbeid, og det eneste vi da kan gjøre er å jobbe i fjellet. Jeg har alltid hatt arbeidsfolk som har vært flinke til fjellarbeid, og det er også viktig å gi nye mannskaper opplæring på dette feltet.

Arbeidet må ikke settes igang i for stor målestokk. Vi har budsjettet å rette oss etter, og det er nødvendig å stille munnen etter skreppa.

Siden 1959 har jeg utbedret ca. 150 km veg innen de distrikter jeg har hatt. Mye av dette er arbeider som det ville blitt alfor dyrt å gjøre hvis anlegget skulle ha utført jobben.

– *Har du hatt mange vanskelige og krevende jobber?*

Jeg har alltid følt arbeidsglede og aldri hatt noen problemer med hva som har vært vanskelig eller ikke. Hvis jeg skal trekke fram en jobb som var spesielt kald og ufyselig, må det bli stikningsarbeidene i forbindelse med Røssesund bru. Jeg stakk her 4 alternativer. Jobben ble gjort på vinteren, og jeg lå for det meste på en flåte ute i sundet og foretok grunnundersøkelser.

I den tiden jeg har vært oppsynsmann og vegmester har jeg organisert arbeidsfolkene mer eller mindre i selvstyrte grupper. Jeg har alltid hatt flinke folk som har visst hva de skulle gjøre i enhver situasjon, og det er nok mange problemer som er blitt løst uten at jeg har vært nødt til å ta avgjørelsen.

– *Hvordan har forholdet til publikum vært?*

Jeg har alltid forsøkt å ha et godt forhold til publikum. Mange av de problemer som våre naboer langs vegen har, er også våre problemer.

Et godt eksempel her er drenering. Det har vi gjort mye av, og det er til nytte for begge parter. Ellers har jeg forsøkt å løse felles problemer i den utstrekning det har vært mulig.

– *Har du andre interesser enn vegvesenet?*

Jeg har alltid likt å rusle en tur med fiskestanga eller ta en tur i tyttebærskauen, men etter hvert er det blitt mindre av det. Jeg bodde på Ås like inntil vegsentralen, og derfor ble jeg stadig kontaktet når det oppstod problemer.

Jeg følte det slik at jeg alltid var i beredskap for vegvesenet enten jeg hadde ferie eller fritid. Derfor bestemte jeg meg for å flytte når jeg skulle gå av med pensjon. Det har jeg nå gjort, og selv om jeg ikke har bodd her i Sandefjord lenge, trives jeg veldig godt.

– *Hvordan føles det å være pensjonist?*

Det har jeg ennå ikke fått tid til å tenke på. Siden jeg gikk av med pensjon 1. desember, har jeg hatt nok å gjøre med ombygging av huset her i Sandefjord. Jeg er ennå ikke ferdig med 2. etasje, og deretter skal jeg bygge garasje. Når jeg kommer så langt, vil det kanskje bli tid til å tenke nærmere over pensjonisttilværelsen. Men jeg vil i alle fall si at den økonomiske siden ved å være pensjonist er god. Det er i dag ingen grunn til å vente med å gå av når en får anledning til det.

J. H.

# Avansert vekt på Ås

Tekst og foto: Per Härter.



*Vekta avslørte at campingtilhengeren var for tung for bilen.*

Elektronikken har gjort sitt inntog også hos vektkontrollørene i Vestfold, og i disse dager har biltilsynet tatt i bruk en ny 30 tonns vekt som er den første i landet i sitt slag.

Vekten, som er plassert ved vegvesenets sentral på Ås, har elektronisk avlesning og automatisk utskrivning av veieseddel, og den kan også beregne vekten på hver aksel.

– Dette er et meget godt hjelpemiddel for oss, sier seksjonsleder Ansgar J. Løkke ved biltilsynet, og vi kan vel si at dette er noe vi lenge har ønsket oss.

– Er det tungtransportene dere er

ute etter, vektkontrollør Jan Hansen og Hans Magne Hagejordet?

– Nei, ikke spesielt. Vi er ute etter alle typer overlast, enten det er personbiler med eller uten tilhengere, vare-, lastebiler eller trailere. Vi har erfaring for at personbiler med campingtilhengere eksempelvis kan ha meget gal vektfordeling – eller de kan være for store og tunge for trekkbilen, sier vektkontrollørene.

Forholdene blir bedre etter hvert, kan kontrollørene fortelle. Men overlast er stadig noe man støter på, ikke minst i ferietiden. Kanskje

# Pensjonisten



Vektkontrollør Jan Hansen ved kontrollpanelet.

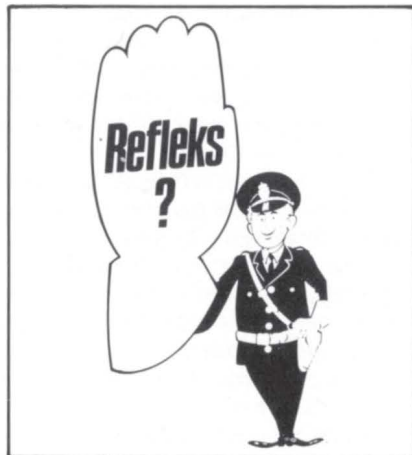
noe å merke seg spesielt for campingfolket når de drar ut på vegen til sommeren med «huset på ryggen» . . .

Ellers er det jo å merke seg at myndighetene etter hvert er blitt flinke til å kontrollere taklast på personbiler. Det er nøye spesifisert hva de enkelte personbilmodeller kan tåle av last på takgrind, og det er nok dessverre temmelig ofte disse grensene blir brutt. Vektkontrollørene kommer nok også til å vie denne del av ferietrafikken sin oppmerksomhet!

*En pensjonist's tanker, ja hva er vel det,  
jo sett deg og hør, så skal jeg fortelle deg det.  
Det er tanker om kjente veier,  
veier han kjenner fra hjul og meier.  
Her har han arbeidet, og her har han slitt,  
og sagt til seg selv, dette er arbeidet mitt.*

*Når han nå tenker tilbake fil de dager,  
og ser seg selv langs vegen jager,  
ja, da blir han virkelig glad og blid,  
for dette var en deilig tid.  
Men så en dag er det alderen melder,  
at nå, ja nå er det deg det gjelder.*

*Og så sukker han lett og tenker at nå,  
ja nå, blir det pensjonspenger å få.  
For nå er det slutt på slitet og jaget,  
nå er det andre som har overtatt faget.  
Nå er det takk for det han gjorde,  
den siste hilsen fra vegkontoret.*



# Ordet fritt - Ordet fritt - Ordet fritt

## Utrykningskjøretøy – til ettertanke

Kjøretøysforskriftenes kap. II, § 18, pkt. 2 tilsa inntil 1. mars 1979 at utrykningskjøretøy i tillegg til signalhorn med tilstrekkelig lyd med jevn styrke og tonehøyde, skulle ha signalhorn med stor lydstyrke og vekslende tonehøyde. Dette ble etter nevnte dato endret til at utrykningskjøretøy kan i tillegg ha . . .

Den endrede teksten dalte ned på skrivebordet vårt til stor forbauselse for mange.

Vi må ærlig innrømme at vi ikke riktig forstår Vegdirektoratets avgjørelse. Er det virkelig slik å forstå at ambulanser, politi- og brannbiler kan sløyfe montering/bruk av dette utstyret?

Det er jo det som vil bli resultatet. Horn med vekslende tonehøyde koster fra 700-3000 kroner pr. bil, alt etter som hvor avansert anlegget er. Resultatet vil da følgelig bli at den enkelte eier av slike kjøretøyer selv skal avgjøre, både ut fra en økonomisk og en sikkerhetsmessig vurdering, om hans bil bør ha slikt utstyr.

Dette kan igjen bety at en som er ansatt som fører f.eks. på en ambulanse, er prisgitt «sjefens» avgjørelse (vurdering), uansett hvilket transportoppdrag som måtte dukke opp.

De som har sitt daglige virke bak rattet i slike biler, vet at dette vil bety mer stress, for ikke å snakke om usikkerhet m.h.t. andre trafikanters oppmerksomhet.

Ambulanseføreren har jo tidligere klaget over at de må få adgang til å bruke «amerikanske sirener» (Wail, Yelp etc.) fordi de ikke vekker oppmerksomhet i trafikken.

Vegdirektoratet kom for en tid siden ut med bestemmelser som i detalj beskrev hvordan slike sirener skal virke dersom de er montert. Disse bestemmelser ble imidlertid trukket tilbake etter en tids gyldighet, fordi man mente at ikke alle forhold var vurdert.

Imidlertid er det blitt arbeidet sentralt med å komme ut med endrede bestemmelser. Nå slår man kontra og sier at det ikke er nødvendig med slikt utstyr i det hele tatt.

Det kunne vært interessant å få vite om noen, og i tilfelle hvem, som har hatt anledning til å uttale seg i sakens anledning.

Allerede for flere år siden begynte lensmenn, brannsjefer, leger etc. å øve trykk på myndighetene for å få anledning til å benytte roterende blå varsellykt, samt horn med vekslende tonehøyde for lettere å komme fram i trafikken. Etter mye om og men og lang tid, ble det gitt adgang til bruk av dette utstyret under visse forutsetninger for enkelte av de nevnte yrkesgrupper. Alt vel så langt.

Når de som har gått inn for å få det utstyr de ønsket seg, så får sin vilje, får plutselig pipen en annen

lyd. Da trykker man påny på med alle hjelpemidler (organisasjoner etc.) for å slippe og montere ekstra horn for utrykningskjøretøy. Og hva opplever man? Jo, – våre sentrale myndigheter bøyer av og sløyfer kravet om horn med vekslende tonehøyde FOR ALLE UTRYKNINGSKJØRETØYER.

Det er forstemmende å oppleve at Norge, som såvidt vites det eneste land i Europa, fjerner kravet om horn med vekslende tonehøyde, mens andre land krever at samme gruppe kjøretøy skal ha minst ett sett med slike horn.

Fra tid til annen skjer det større og mindre trafikulykker hvor utrykningskjøretøyer er innblandet. Svært ofte får man da høre at de som er implisert som ev. motpart, ikke har vært oppmerksom på at det kom noe slikt kjøretøy.

Førere av utrykningskjøretøyer er pålagt et meget stort ansvar som bilfører. De må komme hurtig fram til ulykkesstedet på *betryggende* måte.

Til hjelp under utrykning har de kun hatt horn og lys. Nå vil man altså ta bort hornet. Dette innebærer at førerne egentlig bare har visuelle hjelpemidler, som under bestemte forhold er så dårlige at det kan sette deres og andres liv i fare.

En annen ting som også er av stor betydning er synlighet som igjen har nær tilknytning til hør-

barhet. I store deler av året har vi vinterlige omgivelser med snø etc., noe som igjen gjør at det blå roterende varsellyset ikke er lett synlig. Dette gir seg kanskje best utslag ved solskinn og snø i omegnen.

Flere påtrykk på sentralt hold for å gjøre utrykningskjøretøyene lett synlige og hørbare har vært forkastet. Bl.a. ble det i sin tid søkt om tillatelse til å benytte en 10 cm bred rød fluoriserende stipe rundt taket på ambulansene, (som skal være hvitt iflg. ambulanseforskriftene).

Det ble kjørt prøver bl.a. i vinterlig terreng. Alle var enige om at dette måtte være noe for norske forhold. Men nei; bilen skulle være hvit oppe og rød nede.

Det leses, snakkes og skrives «Safety first», men arbeides det for dette på alle hold?

Vi burde la de som utøver en så farefull jobb for våre liv, få den hjelp og støtte de trenger for å oppnå større sikkerhet.

Resultatet av de nye bestemmelsene kan bli at stat, kommuner, organisasjoner eller private innehavere av utrykningskjøretøyer finner ut at omhandlede horn ikke er nødvendig og koster så mye at det kan vi droppe. Enn føreren av bilen da? Og de andre som ikke hører at det kommer noe utrykningskjøretøy og derigjennom ikke reagerer som de bør?

E. A. Krane

# Salutt på Ås

ved Tor Skog



Sprengkulda i februar ble for hard på vegsentralen. Vannet på kaldt-lageret og laboratoriet frøs. Etter gjentatte tiningsforsøk måtte det graves. Dynamitt måtte også til, og i luften bar det.

De som utførte jobben var Torbjørn Eilerts med «ønskekvisten» for å finne ledningen. Graving og sprengning ble utført av Odd Olafsen og Odd Bergsether. Kåre Eik fungerte som kjentmann.



# Tre mot en

ved Kjell Harangen, Svarstad



Tre mot en kan en vel kalle dette bildet som er fra arbeidet på ny rv. 8 ved Svarstad. Litt science fiction preg har det over seg, år 2099,

maskinene har overtatt, tørker sine «vinger» i sola før nye fremstøt.

Mye fantasi? Javel, men det trenger en visst for å se noen humoristiske situasjoner i all teknikken.



**Sikkerhet begynner  
med deg –  
hold alltid ryddig  
vei!**

**VERN OG VELFERD**

# Aktuell informasjon

## Lagerpersonellets lille hjertesukk

Vi vil komme med et hjertesukk, eller sagt på en annen måte «vi vil sette fingeren på» en betydningsfull ting som det viser seg svært ofte å være lite motivasjon for, og det er:

### *Prosesskoden og kostnadsstedet*

Vi som arbeider i lagersektoren er pålagt å føre riktig kost.sted og prosess. I mange tilfelle når en ting rekvireres fra lageret blir det rekvirert og hentet av en som er bedt om å ta med det som trengs til sin arbeidsplass av sin leder. Når vi på lageret så spør etter kost.sted og prosess, er svaret ofte «vet ikke». Da må vi bruke en metode vi kaller «elle melle»-metoden. Kost.stedet greier vi som regel å finne i kostnadsstedsfortegnelsen, men prosesskoden er svært omfattende, og differensierer fra kost.sted til kost.sted.

Vi sier ofte oss imellom «nei alle disse statistikker de lyver, de er «klin gærne» osv. For at vi skal få riktige statistikker (vi slipper ikke statistikkene allikevel) så må i alle fall førstehåndssopplysningene være riktige. Er vi vilkårlige med førstehåndssopplysningene, blir resultatet av statistikkene som disse opplysningene påvirker og feil eller vilkårlige.

Når vi som eksempel får ført en ting som skal på prosess 90 (vinterkostnader), på prosess 10 (forberedende arbeid) da er statistikken for vinterkostnader feil hvor lite det enn er.

Vårt hjertesukk er derfor:

1. *La oss helst få ferdig skrevet rekvisisjon med riktig kost.sted og prosess. På arbeidsklær og personlig verneutstyr skal det alltid foreligge ferdig utskrevet rekvisisjon, uten den blir det ikke utlevert noen av disse effekter.*
2. *Hvis rekvisisjon ikke kan skrives, må vedkommende som henter få uttrykkelig beskjed om kost.sted og prosess så kan vi på lageret fortsatt skrive ut rekvisisjonen.*

Da slipper vi «elle melle»-metoden.

Hilsen

*Eik, Jelstad, Eriksen og Berg*

## Lyst til å spille fotball?

«Vega II» er også i år påmeldt i fotballserien. Vi trenger spillere, og alle som har lyst til å prøve seg kan bli med. Interesserte kan melde fra til Finn E. Berg eller Audun Nordbotten på vegkontoret.

### **Parkeringsplasser – Vegkontoret**

I kjelleren i NORSKE FOLK-gården (inngang fra Stoltenberggt.) har vegvesenet 2 parkeringsplasser som er åpne for alle ansatte ved vegkontoret og *besøkende til kontoret*.

Plassene kan nyttes til korttids-parkering fra kl. 07.30 til 15.30 i tiden mandag – fredag. Maksimal parkeringstid er *en time*.

Til bruk for kontroll av tiden og opplysning om når plassen blir ledig er hengt opp en «klokke» ved hver av de to parkeringsplassene. Viseren skal stilles inn på klokkeslettet for din ankomst, og alle skal da kunne se når plassen blir ledig – etter maks en time.

Ordningen ansees frem til 1. juni d.å. som en prøveordning og vil senere bli tatt opp til drøftelse og vurdering med grunnlag i erfaringer.

### **Nye håndbøker fra Vegdirektoratet**

Nr. 017

GEOMETRISK UTFORMING

*(Ny utgave -78)*

*(Limheftet i A5-format)*

Boka er en del av vegnormalene og er ajourført som normalene forelå pr. 1 desember 1978.

Ny revidert utgave vil bli utsendt i 1980.

Nr. 052

SKJERMING MOT VEG-  
TRAFIKKSTØY

*(Ryggstiftet i A4-format)*

Iverksetting av støydempende tiltak vil i mange tilfeller bety bygging av skjermer og voller, evt. ved senkning av veg. Kombinasjoner av disse tiltak er videre aktuelt. Særlig kan bruk av skjermer og voller medføre uheldige landskapsmessige virkninger. Det er derfor særdeles viktig at det i arbeidet med støy-skjermende tiltak legges stor vekt på å oppnå en best mulig estetisk og arkitektonisk tilpasning til veg, bomiljø og landskap.

I dette heftet søker en derfor å rette oppmerksomheten mot landskapsestetiske spørsmål i forbindelse med skjerming mot vegtrafikkstøy.

Nr. 054

HOVEDPLANER –

Innhold, presentasjon, formell  
behandling

*(Ryggstiftet i A4-format)*

Hensikten med heftet er å gi planleggeren en veiledning om hva en hovedplan skal og bør inneholde. Det angir de fleste forhold som det er naturlig å vurdere og omtale under planleggingen – og er basert på at den formelle behandling av hovedplanen skjer etter veglovens forskrifter. (Januar 1979)

# Skisesongen 1978–79

ved Oddvar Bakken

Skisesongen 1978–79 nærmer seg slutten. Selv om påskeuka, som vanligvis er den store skiuka, står igjen, ser vi likevel noe tilbake på våre aktiviteter denne sesongen. Vi har innen vårt fylke mange fine turrenn som absolutt er å anbefale. F.eks. renn for hele familien der en kan ta med seg termos og niste-pakke i sekken eller renn for de som ønsker å måle styrke mot klokka.

I begge disse former for renn er det registrert økende deltakelse fra våre ansatte. Dette er gledelig, for alle er vel enige i at skigåing er en fin måte å trimme på i vinterhalv-



*Skioppmennene Oddvar Bakken og Jan E. Gravning smiler fornøyd etter et vellykket arrangement.*

året. Ved å ha slike renn som målsetting for vinteren, blir det lettere å komme seg ut, selv om været ikke alltid er like bra.

I bedriftslangrenn (som mange mener ikke er bedriftsrenn) har deltakelsen vært liten, 3-4 deltakere pr. renn. K.M.-stafett er jo her den største konkurransen, men i år kolliderte dette med VEGA's skidag, og da måtte K.M.-deltakelse utebli.

Skidagen som i år ble holdt på Verningen den 3. mars, ser ut til å finne sin form. Værgudene gjorde alt for å ødelegge dagen, men den gang ei. Deltakelsen var økt fra i fjor, 94 stk. med stort og smått. Selv om vi måtte legge om løypene i siste liten, håper vi deltakerne hadde en fin dag.

Verningen vegstasjon ga oss all den plass vi trengte, og det er ikke lite, spesielt når været ikke var det aller beste. Her fikk vår damehåndballgruppe «utfolde» seg med utmerket servering.

Til slutt oppfordrer vi våre medlemmer som sitter inne med nye tanker og idéer om hvordan vår skidag bør arrangeres, å skrive ned disse og sende dem til vår formann. Tore Jacobsen, vegkontoret. Du bør ha i tankene tiden vi har til disposisjon, slik at du ikke foreslår for tidkrevende opplegg.

Så ønsker vi alle en god oppladningsperiode til neste skisesong.



*Det var hektisk ved starten.*



*Akekonkurransen for barna var som vanlig populær.*

# Møtevirksomhet

De fleste som arbeider på vegkontoret har vel flere ganger vært med på møter. Møtevirksomhet tar utvilsomt en del tid, og enkelte kan være sterkere belastet enn andre. På bakgrunn av dette er det meget viktig at møtene legges effektivt opp slik at en slipper å sitte unødvendig i møter.

NSB har utgitt en konferanseguide med gode råd til kursarrangører. Denne guiden inneholder også noen «gode» råd om hvordan et møte eller kurs kan ødelegges/gjøres lite effektivt på en perfekt måte:

## GODE RÅD TIL MØTELEDEREN

- Innkall til møtet uten å varsle på forhånd. Da vil kanskje ikke alle komme og deltakerne møter uforberedt.
- Gjør innledningen lang og les høyt fra notater og dokumenter som alle kjenner. Les lavt og monotont så ingen oppfatter hva som blir sagt.
- La de som er uenige få lov til å diskutere saken til bunn seg i mellom. Om de skulle begynne å moderere seg, kan møtelederen gi dem noen stikkord så får man diskusjonen igang igjen. Dette blir ofte en god underholdning.
- Om diskusjonen skulle gå litt tregt, begynn da bare å diskutere skattetrykket i Norge eller den nye bilen som Jensen har kjøpt.

- Sørg for at andre utenfra kan komme inn og forstyrre, og at telefoner kan bli satt inn. Da får man vist hvor betydningsfull man er.
- Vær nøye med å få utdypet alle uvesentlige detaljer, gjerne så lenge at man ikke kommer fram til hovedsaken. Da slipper man kanskje å trekke konklusjonene også.
- Møtelederen er ansvarlig for møtet og han bør derfor bruke det meste av tiden selv og ikke kaste bort tiden med å høre på andre.
- Sørg for å utdype de litt naive spørsmålene slik at man får noe å le av. Skadefryd er den beste glede. Dette letter stemningen på møtet.

## GODE RÅD TIL MØTE-DELTAERNE

Møtedeltakerne har nok ikke fullt så gode muligheter til å ødelegge et møte som møtelederen har, men det finnes mange muligheter. Den oppfinnsomme deltaker kan sikkert finne flere enn de som er nevnt her:

- Sørg for å være dårlig forberedt og be møtelederen utdype bakgrunnsstoffet.
- Det er viktig å få med alle detaljer og få disse grundig belyst selv om de ikke betyr noe for hovedsaken.

- Ikke hør etter hva andre sier, bruk heller tiden til å planlegge motargumenter.
- Vær uenig i formålet med møtet, foreslå endringer og be om en annen dagsorden slik at det hele forsinkes unødvendig.
- Avbryt de som snakker og kom med dine egne synspunkter.
- Får man ikke de andre til å godta ditt forslag, er det viktig å gjenta det så ofte som mulig slik at de andre går trett.
- Om noen kommer med forslag som man er uenig i, bør man vri på det, misforstå det og få igang en diskusjon om at det ikke hører til dagsordenen. Bruk alle midler for å få rett.
- Ta stadig opp igjen spørsmål som er behandlet tidligere og reis tvil om riktigheten av tidligere konklusjoner.
- Prat hyggelig med sidemannen under de innleggene som ikke interesserer, eller når møtelederen forsøker å komme videre.
- Diskuter grundig hvert punkt i referatet og glem ikke å få med riktig valg av ord, setningsoppbygging og plasseringen av tegn o.l. Det er mange muligheter på dette området også».

*(Vennligst glem det du nettop leste!)*

## Personalia

VI ØNSKER VELKOMMEN:  
Ole J. Lauvstad, planavdelingen

RUNDE TALL – Vi gratulerer  
50 ÅR  
Magnus Solum, 14. mai

60 ÅR  
Arne Granstøl, 1 juni  
Anton T. Gran, 8 juni

# Bruk bil- beltet



Stoff til neste nummer må  
vi ha innen  
**tirsdag 15. mai**

**HUSK INNLEGG UNDER  
ORDET FRITT!**

# Innen sommerferien må minst 75% bruke bilbelte



Klarer vi ikke det, blir det bilbeltegebyr. Det har Stortinget vedtatt. Gebyret blir 200 kroner. Det vil bli foretatt månedlige tellinger av bilbeltebruken fram til juli. Tellingene vil bli offentliggjort i dagspressen.

I 1977 døde 175 bilførere og forsetepassasjerer i trafikkuulykker. 90 av disse ville vært i live i dag hvis de hadde brukt bilbelte.

\* Bruksprosenten framkommer som et gjennomsnitt av bilbelte-bruken i og utenfor tettbygd strøk.



Vegdirektoratet – Statens informasjonstjeneste