

VEST- FOLDER'N

Nr. 5

1978



BEDRIFTSAVIS FOR VESTFOLD VEGVESEN

Desember 1978

5. årgang



Redaktør:	Innhold:	Side
Jan Haugerød	Vegvesenets informa- sjonsvirksomhet	3
Redaksjonssekretær:		4
Wenche Johansen	60 km/t på E-18	6
	Fartsdempere	8
Redaksjonsutvalg:	Hva vi gjør i 1979	11
Hans Thv. Kittelsen	Nye skilt for tettbygd strøk	13
Trygve Rognan	Kvinnelig ingeniør	14
Frank Rød	Tungtransport	16
Bjørn Skøie	Støy og hørselstilstand	18
Rolf Sommervik	Vegsalting	20
Redaksjonsadresse:	Utviklingsarbeidet	23
Vegsjefen i Vestfold	Til Huttetu -bu's pris	27
Postboks 323	Hyttene i Eggedal	28
3101 Tønsberg	Fellesmøte i SU	29
Opplag 1000	Artigheter i språket	31
	Med en enkel tulipan	35

Trykk Cicero A/S

Forsidebilde:
Humper på Gauterødveien.
(Les mer om dette i
artikkelen på side 8).



Vegvesenets informasjonsvirksomhet

Informasjonsvirksomheten innen vegvesenet er nå begynt å komme i fastere former. Til sammen 4 fylker har fått informasjonsmedarbeider på heltid. I denne sammenheng var vegkontoret i Hedmark først ute.

Hos oss har vi ennå ikke fått en slik stilling, selv om vi i Vestfold var det første fylket som startet opp med systematisk informasjonsarbeid eksternt. Allerede i 1974 utarbeidet vi den første informasjonsbrosjyren, og i 1975 startet vi opp med større informative utstillinger på messer i distriktet. Vi har nå i høst gjennomført den 5. utstilling av dette slag.

I tillegg til dette har vi gjennomført informasjonskampanjer i lokalpressen, og i forbindelse med aktuelle vegplaner har det vært avholdt orienteringsmøter med lokale politikere, grunneiere og andre berørte parter.

Vegvesenet er vel den av de offentlige institusjoner som har bredest kontaktflate med publikum. Svært mange har på en eller annen måte daglig kontakt med etaten enten direkte eller indirekte. Ut fra det kan vi vel si at vår virksomhet har allmen interesse. Dette bekreftes også av lokalavisene. Det er svært skjelden det kommer ut en avis uten at det er en eller annen artikkel som omhandler vegvesenet eller vegnettet/vegtrafikken.

Svært ofte er kritikken negativ. Vi må selvfølgelig innrømme at også vi kan gjøre feil - det skulle bare mangle. Men i mange tilfeller er kritikken uberettiget. Vi er ikke så vanskelige å ha med å gjøre og så umenneskelige som det enkelte ganger gis uttrykk for.

Jeg tror at grunnen til denne negative kritikk ofte kan ligge i at vi ikke er flinke nok til å fortelle hvorfor vi gjør det eller det. Hvis vi allerede før vi gjør noe, kan få publikum med på det, vil vi straks komme i et annet lys. Jeg tror derfor at det er viktig å følge opp det initiativ som Vegdirektoratet nå har tatt med sikte på å få en best mulig kontaktflate med publikum.

Jan Haugerød

Vegsjefens nyttårstanker

Året 1978 startet med en av de største administrative endringer som er skjedd i vegvesenet på mange år. Jeg sikter til det forhold at biltilsynet og vegvesenet da ble slått sammen til en etat på fylkesplanet, med det siktemål at vi skal være en veg- og vegtrafikketat. Dette betyr først og fremst at vi kan fremstå som et mer tjenlig redskap for samfunnets arbeid i trafikksikkerhetens tjeneste. Å få to etater, som gjennom mange år har vært relativt selvstendige, til å smelte sammen er en langvarig og kanskje smertefull prosess. Jeg synes imidlertid at alle som har vært berørt her i Vestfold har vist positiv innstilling til denne nyordningen, og vi er derfor etter mitt syn allerede kommet godt igang. Men jeg vil understreke at vi er bare kommet igang, det er langt frem.

Det har i løpet av 1978 vært gjennomført en omfattende kursvirksomhet i forbindelse med innføringen av den nye arbeidsmiljøloven. Deler av loven har vært sterkt fremme i den offentlige diskusjon og det har ikke manglet på kritikk. Jeg tror imidlertid at vi med bakgrunn i denne loven og den kursvirksomhet som har vært, har et godt grunnlag for å bygge etaten videre ut som en trivelig, interessant og effektiv arbeidsplass. Her vil både arbeidsmiljøutvalget og samarbeidsutvalget stå sentralt, men først og fremst den enkelte arbeidstaker. Dette håper jeg også skal komme sterkt frem i det videre arbeid med den organisasjonsutviklingen vi nå har startet opp. I første omgang ved vegkontoret, men med et breder siktemål etter hvert. I dette arbeidet, som i livet ellers, gjelder det imidlertid å lære å krabbe før vi lærer å gå. Jeg tror derfor at vi bør "krabbe" frem smått og pent, og ikke skru forventningene for høyt.

Også dette året har i Vestfold vært preget av usikkerhet om mange store og små vegprosjekter. Dette gjør situasjonen vanskelig både når det gjelder å fremskaffe godkjente planer for våre anlegg og når det gjelder å planlegge selve anleggsdriften. Dette skaper en utrikelig situasjon for mange både ved vegkontoret og ute i driften. Jeg håper at 1979 vil bringe en bedring i dette forholdet. Kanskje har vi fått Stortingets

avklaring om E-18 i nordre Vestfold allerede før dette leses.

Ved utgangen av både 1976 og 1977 hadde vi relativt store ubrukte bevilgninger. Dette gjaldt særlig for riksveganleggenes vedkommende der plansituasjonen vel var den avgjørende årsak. Det ser imidlertid ut til at vi nå skal gå ut av 1978 med nesten bunnskrapet kasse. Dette betyr at vi løpet av året har brukt ca. 150 mill. kroner. Budsjettene for neste år tilsier at vi da vil få ca. 140 mill. kroner til disposisjon, altså 10 mill. kroner mindre enn i år. Prisstigningen fra 1978 til 1979 vil også spise opp ca. 10 mill. kroner, så alt i alt får vi 20 mill. kroner mindre til disposisjon i 1979 enn det vi har brukt i 1978. På bakgrunn av dette og den usikre økonomiske situasjon for årene videre fremover, er vi igang med å gjennomgå våre bemanningsplaner på nytt, kanskje med en midlertidig ansettelsesstopp som et resultat.

Vegvesenet har gjennom flere år vært vant til en jevn vekst i sine budsjetter. De reduksjoner som vi nå har fått, betyr en endring, men ingen revolusjon. Vi bør alle ta dette som en utfordring. Bevilgningene må tøyes i alle ender, vi må gjøre oss mer effektive. Dette gjelder ikke bare ute i driften, men i like stor grad inne på kontoret. Vi har kanskje godt av å erkjenne at velstandsutvikling og utvikling i budsjettet ikke er noen selvfølge, verken i privatlivet eller på jobben. Hvis vi bruker dette på den rette måten, som en utfordring både hjemme og på jobben, kan det kanskje få positive konsekvenser for det samfunn vi alle er en del av.

Med dette vil jeg takke samtlige medarbeidere for samarbeidet i 1978 og uttrykke håpet om at de økede krav som stilles til oss i 1979 vil bidra til å sveise oss enda bedre sammen til en samlet etat. Jeg ønsker dere alle med familie en god jul og et godt nytt år.

Gunnar Eigeland

60 km/t på E-18

BAKGRUNN

På grunnlag av Stortingsmelding nr. 72 om fart og farts- grenser, som ble behandlet i Stortinget den 6. juni 1978, har vi vurdert de særskilte farts grenser på E-18 gjennom fylket.

I meldingen er det blant annet hevdet at riksveger med tett randbebyggelse er ca. 3 ganger farligere enn en tilsvarende veg uten randbebyggelse. "Fartsmeldinga" gir også bakgrunnsmateriale for å hevde at redusert fart gir redusert antall ulykker, og konkluderer derfor med at 60 km/t bør benyttes på hovedveger med randbebyggelse.

En annen undersøkelse (TRAFIKKSIKKERHET I VEGKRYSS - NTH 1974) har vurdert hastighetens innvirkning på ulykker i vegkryss, og konkluderer klart med at en reduksjon av hastigheten på forkjørsvegen fører til reduksjon av ulykkene i kryssene, både for T-kryss og firearmede kryss.

Erfaringene med 70 km/t på E-18 fra Gulli til Amundrød som ble innført 12. oktober 1972, viser også en markert nedgang av antall ulykker i vegkryssene. Ulykestallet mellom kryssene har holdt seg konstant.

For å prøve å redusere ulykestallet ytterligere (det er fremdeles meget høyt på E-18) har vi derfor fremmet et:

FORSLAG

Dette går ut på at farts grensene fra Gulli til Amundrød skal være:

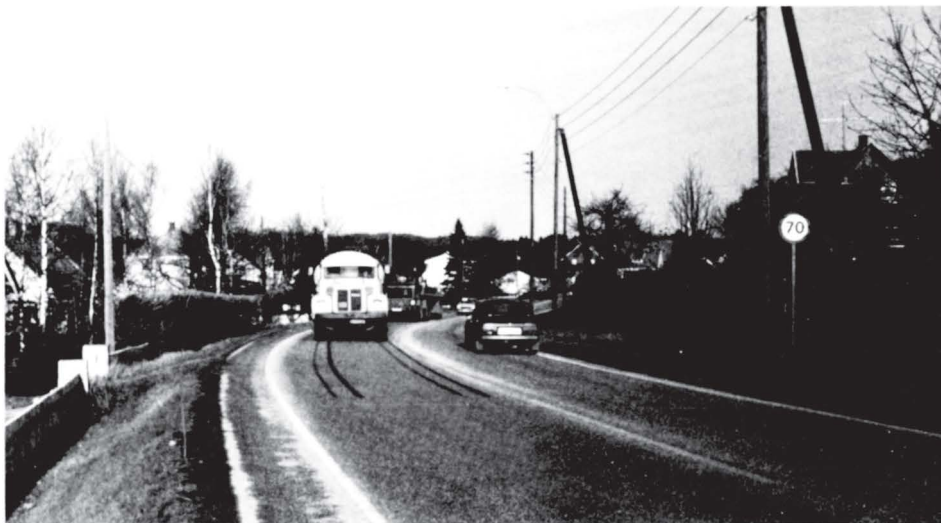
	Fra	Til	
70 km/t	Gulli N	- Åsbakken	(ingen endring)
60 "	Åsbakken	- Semsbyen N	
50 "	Semsbyen N	- Semsbyen S	(ingen endring)
60 "	Semsbyen S	- Brensrød (v/skifabrikken)	
70 "	Brensrød	- Ramsum skole	(ingen endring)
60 "	Ramsum skole	- Gjennestad	

70 km/t	Gjennestad - Tassebekk (v/Skjellhuset)	(ingen endring)
60 "	Tassebekk - Haukerød N	
50 "	Haukerød N - Haukerød S	(ingen endring)
60 "	Haukerød S - Skolmerud	
70 "	Skolmerud - Danebo	(ingen endring)
60 "	Danebo - Amundrød	

SUM GULLI - AMUNDRØD:

70 km/t	=	11,3 km	(nå: 27 km)
60 km/t	=	16,2 km	(nå: 0,5km)
50 km/t	=	2,4 km	(ingen endring)

Oppheving av eksisterende særskilt fartsgrense på 70 km/t til fordel for innføring av generell maksimalhastighet 80 km/t ble meget nøye vurdert. En fant imidlertid ikke dette forsvarlig på noen strekning mellom Gulli og Amundrød på grunn av de aktiviteter som forekommer også i sonene mellom ren randbebyggelse.



Her på Fevang vil hastigheten iflg. vårt forslag bli 60 km/t.

Forts. s. 22

Fartsdempere

Etter all omtale i "presse" og radio den siste tiden av de såkalte "fartsdreperne", og den store interessen det forøvrig vises for disse, kan det være på sin plass å orientere litt om tiltakene.

For tiden har Vegdirektoratet, i godt samarbeid med vegkontoret, forsøkt igang som går på utprøving av fartsreducerende tiltak ved hjelp av fysiske anordninger. Grunnen til dette er at hastighetsbegrensning ved hjelp av bare skilting med f.eks. 30 km/t, ikke har den ønskede effekt på hastighetsnivået.

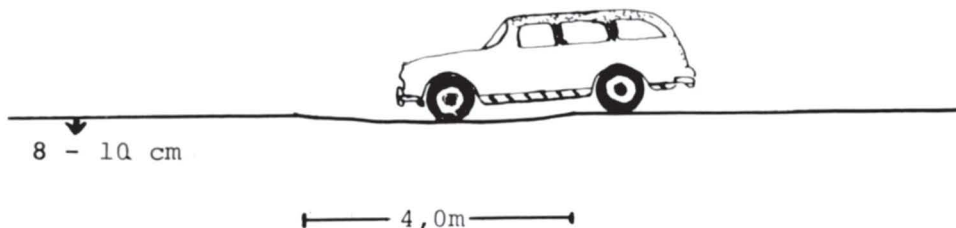
Utformingen av tiltakene og hvilke trafikale effekter de hadde var andre problemer. Mange var også i tvil om det lot seg gjøre å drive et brukbart vintervedlikehold på vegstrekninger med slike anordninger.

Spesielt var også Stortingsmelding nr. 72 (77-78) den såkalte "fartsmeldingen" en medvirkende årsak til at Vegdirektoratet ville gjøre forskjellige utprøvinger, da den blant annet anbefalte skilting med 30 km/t, bare i forbindelse med fysiske fartsdempende tiltak.

Prosjektet ble i første omgang bestemt å ta for seg bygging og oppfølging av tre ulike typer fysiske anordninger.

Med landets spesielle vintervedlikeholdsproblem ble det antatt at følgende tiltak ville være de mest aktuelle:

DUMPER (ned)



HUMPER (opp)

Ideel hump:

$h=10$ cm

$l=3,7$ m



OPPHØYET GANGFELT



Opphøyde gangfelt kan bygges der viktige gangårer krysser en veg.

Fra tidligere er det anlagt dumper tre steder i fylket, det er i Rånnerudåsen boligfelt Våle, på Engø Tjøme og ved Farriskilen, Larvik. I løpet av høsten er det også anlagt dumper på et boligfelt i Lardal sentrum.

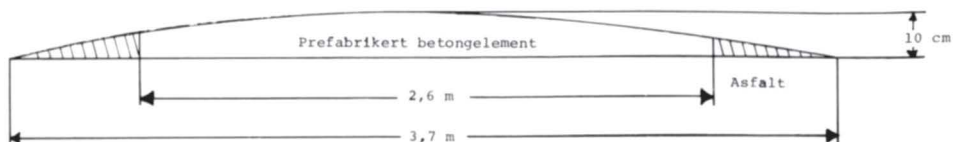
Når det gjelder opphøyde gangfelt har Tønsberg kommune et prosjekt i gang, der gang- og sykkelvegen langs Stenmalveien skal bygges opp i tre gatekryssinger.

Langs Rustadgaten i Horten er det bygd opp en kantsteinsforhøyning på tvers av munningen i 4 kryssende gater.

Gauterødveien

Tanken bak "humpe prosjektet" langs Gauterødveien var å sikre gang- og sykkelvegkryssingen fra Sandeåsen til undergangen på rikveg 311 Åsgårdstrandsvegen. På grunn av de spesielle forhold ved kryssingen valgte vi å legge 2 humper med en innbyrdes avstand på 60 m på hver side av denne.

Humpene ble bygd opp av prefabrikerte betonelement, disse er produsert i bredder på 1 og 2 m, lengden er 2,60 m og høyden 10 cm.



På grunn av avretningslag og vegens kromning ble humpene 1,5-3 cm for høye. Effekten av humpene synes å være opp mot tålegrensen for personbiler, mens busselskapet som trafikerer strekningen ikke på noen måte kunne godta humpene. Derfor ble det asfaltert en kile inn mot humpene på hver side for å dempe effekten noe, slik at den effektive høyden nå ligger mellom 8-10 cm. Fremdeles synes busselskapet effekten av humpene er for sterk, samtidig som de mener at den fri høyde under bussen er for liten.

Foreløpige målinger viser at foruten å dempe gjennomsnittshastigheten langs den aktuelle del av Gauterødveien fra 40 km/t til 27 km/t (tidligere kjørte ca. 350 biler pr. døgn over 50 km/t), så er gjennomgangstrafikken blitt noe mindre.

Vintervedlikeholdet står sentralt når det gjelder pågående forsøk. Etter de erfaringer en har fra Rånerudåsen Våle (dumper, så er ikke snørydding med snøfres noe problem. Etter passering med fresen blir det liggende en del snø igjen nede i dumpen, det viser seg imidlertid at snøen blir slått ut etter en tid.

Når det gjelder snøbrøyting av humper så er det ved Fina Stasjonen v/Jarlsberg Travbane bygd opp en hump for utføring av tørrforsøk. Det viste seg at brøytebil med spiss- og diagonalplog ikke hadde noen spesielle problemer med å forsere humpen. Ved passering av humpen med

Forts. s 34

Hva vi gjør i 1979

Det går mot slutten av året og vi skal snart til å åpne pengesekken for 1979. Avsluttende budsjettbehandling i henholdsvis Storting og fylkesting gjenstår riktig nok i skrivende stund. Men det er likevel nokså klart hva vi får å rutte med for neste år.

Vedlikeholdet av riksvegene vil få 41,2 mill kroner. Det er omtrent hva vi har hatt i år når vi regner med 3 mill overførte 1977-kroner. Største pengeforbrukere her er kostnadsstedene for asfaltdekker og vintervedlikehold med 16. mill og 6. mill.

Riksveganleggene får 57,4 mill. Med tillegg av 3 ubrukte mill. fra i år kan vi i alt disponere vel 60 mill. neste år. Det er samme beløp som vi bruker i 1978. Men vi har nå så godt som brukt opp de pengene vi i senere år stadig har overført - fra 1977 var dette 11,5 mill.

Anleggspengene vil bli brukt på omkring 90 kostnadssteder. De største av disse vil være:

E-18 Klinestad - Langåker med 13,3 mill.

Dette anlegget blir gjort ferdig og åpnes for trafikk som to-feltig motorveg ut på høsten. Og for første gang på 25 år - med betongdekke!

Riksveg 8 - Lågendalsvegen får 13 mill.

Parsellen fram til Svarstad ble avlevert i år og alle arbeider foregår nå på parsellen Svarstad - Buskerud grense. Brua over Lågen ved Brufoss er så godt som ferdig og tas i bruk for anleggstrafikken i vinter. Ny veg fram til Buskerud vil vi ha i 1981.

Riksveg 308 - Vrengen bru vil få 4,0 mill.

Ny bru vil ligge like ved den gamle og arbeidet er forutsatt igangsatt til høsten. Total kostnad er beregnet til 18 mill. med tilstøtende veg. Av dette går halvparten over statsbudsjettet mens 4 mill. kommer fra tidligere bompenger (Vrengen bru-fondet) og 5 mill. skal

komme fra nye bompenger. Bompenger blir innkrevet fra l. mars og ordnes av Tjøme kommune. Brua skal være ferdig i 1981 mens bompenger må betales til ut i 1983.

Riksveg 319 - Svelvikvegen får 3,5 mill.

Nye ferjeleier er bygget og tatt i bruk i år. Ny ferje har vi også fått. For neste år skal pengene brukes til fortsettelse av parsellen Rørvik - Brenna. Denne inngår som ledd i ny riksveg 319 utenom Svelvik sentrum. Anlegget skal stå ferdig i 1981.

Spesielle trafikksikkerhets- og miljøtiltak får 11.8 mill.

I år har vi kunnet bruke alle avsatte midler på denne posten - ca. 13 mill. medregnet overførte penger fra ifjor. Og det vises da også i form av ombygde vegkryss, lyssignalreguleringer og gang/sykkelveger.

For neste år vil de mest omfattende gang/sykkelveganleggene være på Hortensvegen (Jareteigen - Rakkås), Ekenes - Bruabekken på riksveg 309 og Borgheim - Stangeby i riksveg 308.

Kanalisering av kryss er det mange av, de største er Sørbykrysset i E-18, Kjærkrysset i riksveg 310/311 og krysset riksveg 35/303 ved Jarlsberg Travbane. Vi får også 5 nye lyskryss blant dem er Presterødkrysset i riksveg 311 og kryss med Ekebergvegen i riksveg 315.

For fylkesvegene blir 1979 et vanskelig år.

Vedlikeholdsbudsjettet er av fylkesutvalget foreslått satt til 14.7 mill. mens vi i år bruker 24.3 mill! Dette innebærer at vi må redusere kraftig på asfaltsiden og stoppe investeringstiltak i form av småutbedringer m.v.

På anleggssiden vil vi i år bruke 8 - 9 mill. Det meste er gått til fylkesveg Z-070 Kjosevegen. Her har vi brukt 4.3 mill. og til fylkesveg Z-680 Kirkevoll - Svinevoll med 3,6 mill. Begge disse anleggene er så godt som ferdige og satt under trafikk. Avsluttende arbeider vil bli gjort til våren for resterende midler fra i år.

Forts. s. 33

Nye skilt for tettbygd strøk

Overgangen mellom tettbygd og ikke tettbygd strøk er ofte vanskelig å fastslå og det oppstår derfor tvil hos trafikantene. Denne tvil gjør det også vanskelig for politiet å foreta overvåking. Ved hjelp av skilt for tettbygd strøk kan overgangen mellom tettbygd og ikke tettbygd strøk fastlegges. Skiltet vil angi at alle veger innenfor det avgrensede område er å anse som tettbygd strøk etter vegtrafikkloven, og at de særlige trafikkregler m.h.t. kjørehastighet, visse parkeringsregler m.v. skal gjelde for alle disse veger.

I juni 1975 ble det satt opp 70 stk. skilt i Asker og Bærum kommuner.



Forts. s. 30

Kvinnelig ingeniør

NÅ OGSÅ I BILTILSYNET

I Veggen og Vi tidligere i år kunne vi lese om kvinnes representasjon på vegvesenets forskjellige arbeidsplasser. En fersk oversikt utarbeidet av Vegdirektoratet viser at i kontorstillingene er 81,3% kvinner, og på saksbehandlerplanet er kvinneprosenten 64,7. Oversikten viser videre at vi har 1 kvinnelig administrasjonssjef, og at av vegvesenets 1200 ingeniører har vi 5 kvinner, - ingen i biltilsynet.

Statistikken er nå gjort til skamme. Landets første kvinnelige inspektør er nå på plass ved biltilsynets stasjon i Horten. Åse Elisabeth Bøe fra Bærum hadde sin første arbeidsdag på biltilsynsstasjonen den 6. november.

Åse har alltid vært teknisk interessert. Etter eksamen artium gikk hun med frist mot igang på sin tekniske utdanning. Etter 2 år ved Bergen tekniske skole var hun utdannet ingeniør. Etter utdannelsen har hun lagt bak seg praksis fra bilverksted før hun kom inn i vegetaten.

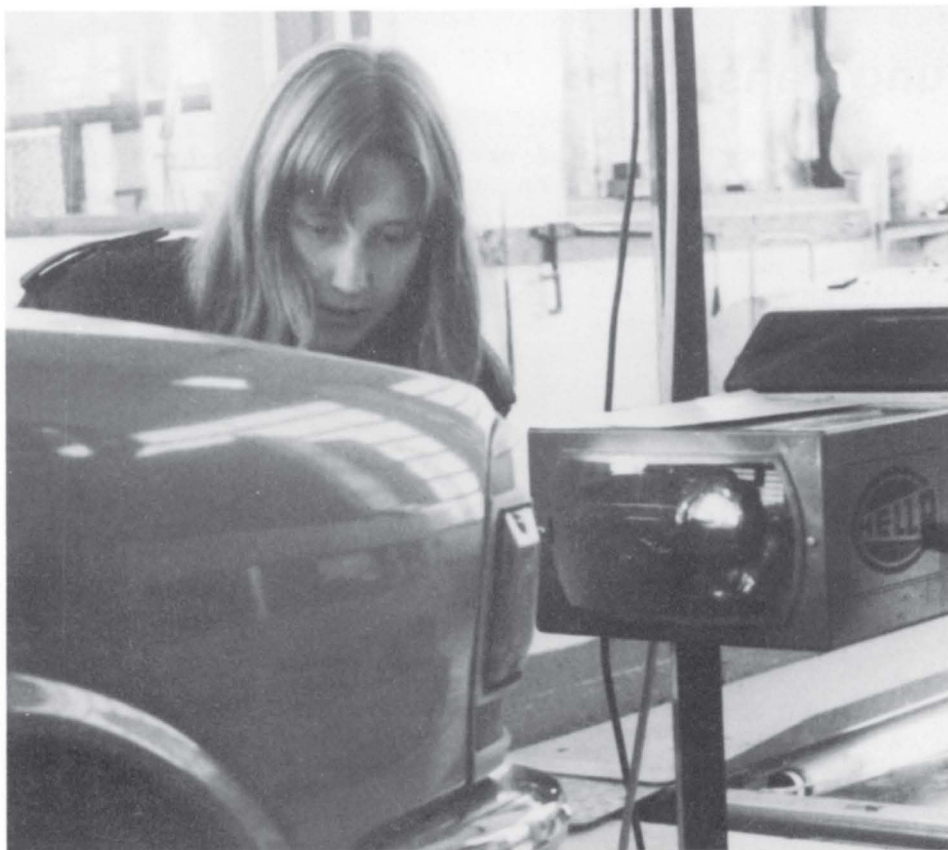


Åse Elisabeth Bøe er landets første kvinnelige inspektør

Vestfoldern har avlagt henne et besøk for å få en nærmere presentasjon av landets første kvinnelige inspektør.

- Hvorfor valgte du å gå inn i biltilsynet?

Det var vel først og fremst fordi jeg alltid har vært interessert i biler og trafikk. Jeg har i en tid søkt lignende stillinger i andre fylker uten å bli ansatt. Når jeg først var heldig å bli ansatt var det gøy at det ble Horten. Her har vi en moderne stasjon og et fint miljø.



Lysene må også kontrolleres

-- Hvilke arbeidsoppgaver har du?

Det blir hovedsakelig tekniske kontroller og førerprøver. De tekniske kontrollene foregår for det meste i hallen her på stasjonen, men også ute i distriktet. Arbeidet vårt er spesielt og underlagt et utall retningslinjer og bestemmelser fra sentralt hold. Derfor blir den første tiden preget av dette, og jeg må nok i lang tid framover regne med å være i en opplærings situasjon. Dette gjør seg særlig gjeldende i forbindelse med førerprøvene. Jeg har allerede vært med flere ganger, men min plass har hittil vært i baksetet. Det er ennå umulig å si når jeg kan kjøre førerprøver alene med kandidatene.

Forts. s. 26

Tungtransport

Enkelte transporter blir på grunn av lastens beskaffenhet tyngre eller bredere enn det som er tillatt i de generelle lastbestemmelser.

Hva gjør en så? Jo, vegvesenet gir spesiell dispensasjon om dette er mulig uten å skade vegnettet eller bruene.

Daglig gis det gjennomsnittlig 6 spesielle dispensasjoner hvorav politiet avgjør hvorvidt de selv vil følge av trafiksikkerhetsmessige grunner.

4-10 transporter pr. måned er så tunge at de også krever følge fra vegvesenet. Grunnen til at vegvesenet følger er at bruer er konstruert på spesielle måter. Dette innebærer at de må passeres på den måte som gir minst belastning på de enkelte komponenter.

Natt til 14. og 15. juli 1978 ble en av de største transporter som har rullet over Buskerud - Vestfolds veger gjennomført. Transporten som ble utført av firmaet Sandvik & Helmersen besto av en fyrkjele med vekt 70 tonn som skulle fraktes fra Mjøndalen Cellulose til Sande Paper Mill.

Plassert på kjøretøyet som besto av 110 hjul fikk en følgende mål - vekt:

Bredde 5,0 m

Høyde 7,4 m

Totalvekt 133.000 kg

Totallengde 30 m

Før transporten dro fra Mjøndalen hadde vegvesenet i Buskerud forsterket en bru og tatt ned en fotgjengerovergang. Denne ble montert igjen etter at transporten hadde passert.

For at transporten skulle kunne skje tilfredsstillende var det med 26 mann og 12 kjøretøyer som benyttet blinklys på taket (ikke rart at vanlige bilister fikk seg en overraskelse).



Doningen ruvet godt i Hagakrysset.

Det personal som var med hadde følgende gjøremål.

- 2 sjåfører fra transportfirmaet.
- 1 sjåfør/følgebil fra transportfirmaet.
- 2 fra politiet til trafikkdirigering.
- 1 kommunegartner for anvisning om kutting av trær.
- 1 fra vegvesenet for kontroll og resten fra e-verkene og televerket.

Televerket og e-verkets oppgave var å gjøre ledninger strømløse samt om mulig løfte disse over transporten. For lavt hengende ledninger ble kuttet og skjøtt. Totalt passerte en 76 e-verksledninger og ca. 30 Tele- og TV kabler i luftstrek mellom Kobbervikdalen og Svelvik.

Selve transporten antas koste ca. kr. 200.000,- følge-mannskapene medregnet.

Audun Nordbotten

Støy og hørselstilstand

Høsten 1975 fikk Kontoret for teknisk rasjonalisering i samarbeide med en gruppe verneledere i oppdrag av Hovedutvalget for verne og miljøutvalgene i SU og utarbeide et opplegg om støy, hørsel og hørselsvekkelse.

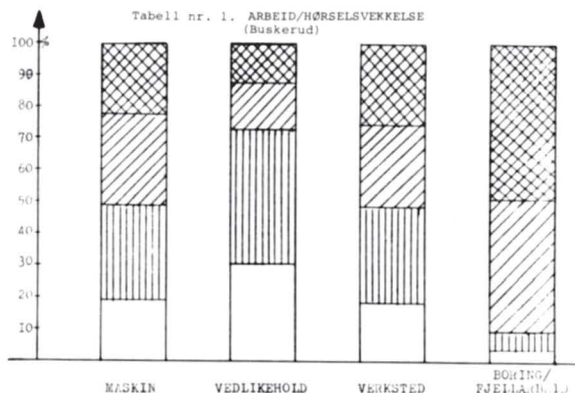
Opplegget ble delt i to hoveddeler. Den ene besto i å utarbeide et forslag til et opplegg som kunne gi ansatte i etaten en tilstrekkelig kjennskap til støy og dets negative virkninger på folks hørsel. Den andre delen gikk ut på å få gjennomført praktiske prøver ute i driften med det utarbeidede forslag.

Statens vegvesen, Buskerud ble valgt som prøvefylke til denne undersøkelsen. Informasjonen til de ansatte skjedde via møter som ble avholdt innenfor hvertvedlikeholdsområde. Møtene var av 2-3 timers varighet, og samlet mellom 20-40 personer.

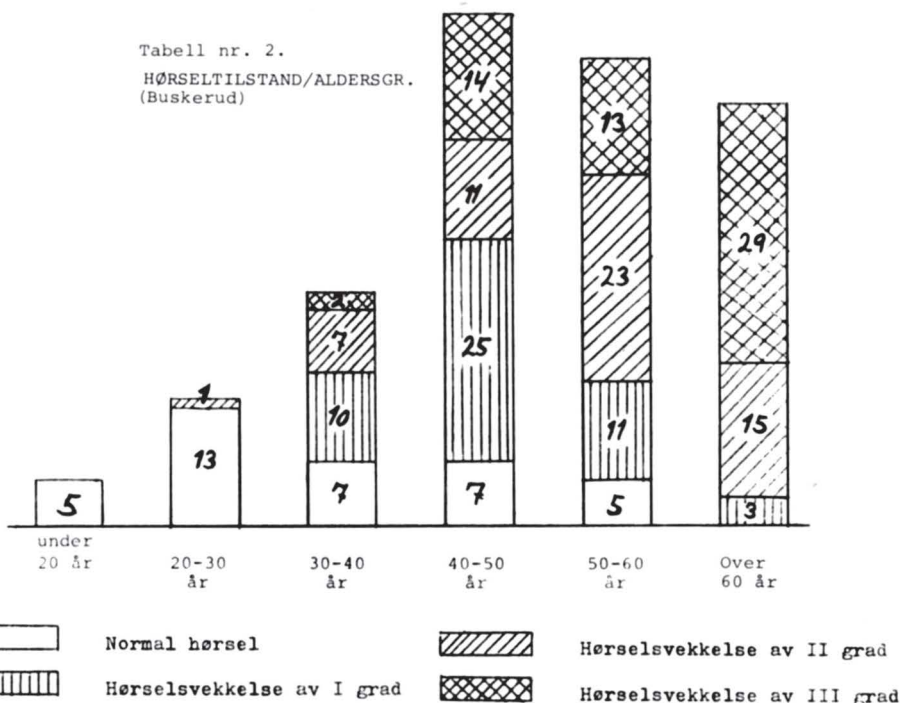
Innen hvert område ble det utført støymålinger etter forslag fra de ansatte. Måleresultatet ble umiddelbart presentert og diskutert med involverte arbeidere.

Videre ble det foretatt måling av hørselen til vel 200 ansatte med audiometer og det er her vi får et nedslående resultat som bør mane til ettertanke for enhver.

Jeg vil her gjengi noen av de diagrammer som er fremkommet etter denne undersøkelsen.



Tabell nr. 2.
HØRSELTILSTAND/ALDERSGR.
(Buskerud)



Det går klart fram av tabell nr. 1 at den største hørselsvekkelsen finnes hos de som arbeider med boring/fjellarbeide. Hele 50 % av de undersøkte i denne kategorien hadde hørselsvekkelse av III grad. III grads hørselsvekkelse vil si at det er sterkt nedsatt hørsel over hele høreområdet. Videre var det 40 % som hadde hørselsvekkelse av II grad. Ved II grads hørselsvekkelse nedsettes hørselen over hele diskant området.

Gruppen maskinførere og reparatorer følger tett etter mens vedlikeholdstjenestemennene er noe bedre stillet når det gjelder hørselsvekkelse ved denne undersøkelsen.

Arbeidsmiljøutvalget har behandlet rapporten fra denne undersøkelsen og utvalget henstiller til alle ansatte at de er aktivt med på å få redusert støyen mest mulig. Inntil dette er mulig må alle som er utsatt for støy på arbeidsplassen være påpasselig med å bruke hørselvern. Vær oppmerksom på at putene på hørselvernene kan sprekke og bli harde når de er brukt en stund. Erfaringsmessig

Forts. s. 30

Vegsalting - ennå en gang

I skrivende stund har vinteren ennå holdt seg på behagelig lang avstand fra Vestfolds veger. Men like sikkert som at vi når som helst kan oppleve å våkne til et vinterlig Vestfold, så vil også denne vinteren føre med seg den årvisse diskusjonen om vegsalting eller ikke vegsalting. Derfor denne artikkelen for å kaste lys over et av vegvesenet i Vestfolds viktigste argumenter for å fortsette sin tilbakeholdne linje når det gjelder vegsalting. Nemlig at det ikke er entydig påvist at vegsalting har en ulykkesreducerende effekt.

Dette spørsmålet er behandlet i et TØI-notat av februar 1975/mars 1976 om vegsalting og trafikk sikkerhet som oppsummerer undersøkelser fra inn- og utland om trafikk sikkerhet og føreforhold. Den undersøkelsen som vel er mest anvendbar på norske forhold er gjort i Finland hvor man i lengre tid har saltet hovedvegene. Undersøkelsen gikk ut på at man vinteren 1970/71 lot være å salte en del vegstrekninger. Deretter ble blant annet ulykkesforholdene denne vinteren sammenlignet med det tilsvarende foregående og etterfølgende vinter, samt med en kontrollstrekning som var blitt saltet som vanlig. Kort oppsummert konkluderer den finske undersøkelsen med at ved å slutte å salte ble resultatet:

- lavere vegstandard
- økt glatthet
- lavere hastighet

Derimot kunne man ikke med sikkerhet fastslå om saltingen hadde noen egentlig effekt på totalantallet ulykker, men det ble registrert færre alvorlige ulykker på de vegene man sluttet å salte. Dette henger sannsynligvis sammen med at fartsnivået er funnet å være høyere på saltede enn på usaltede veger. TØI-notatet konkluderer med at det på nåværende tidspunkt vanskelig kan konstateres at salting medfører vesentlige fordeler for trafikk sikkerheten. De viktigste virkninger synes mer å ligge i sektoren fremkommelighet, trafikkavvikling og transportstandard.

I Sverige er det utført en undersøkelse om salting og trafikkulykker av Statens väg- och trafikinstitut i

i Linkøping. Ulykkesutviklingen mellom 1970 og 1974 på både saltede og usaltede veger er studert, og i denne tiden er det ikke noe som tyder på at vegsaltingen gir færre trafikkulykker, konkluderer undersøkelsen. Halvparten av alle ulykker på usaltede veger ble påvist å ha sin årsak i holke, is og snø, men denne andelen var nøyaktig like stor på saltede veger.

Hva kan vi så vise til av erfaringer og undersøkelser her på berget? Her skal bare nevnes visse trekk som er funnet ved ulykkesmønsteret på E-18 i Vestfold. Denne vurderingen er utført ved Vestfold vegkontor på grunnlag av vegvesenets ulykkesstatistikk som går tilbake til 1968. En oppstilling over de ulike månedenes andel av antall trafikkulykker gjennom hele året viser for E-18's vedkommende at januar og desember har en uforholdsmessig stor ulykkesandel, faktisk på størrelse med feriemåneden juli's andel. Sett på bakgrunn av at trafikkmengden på E-18 (og på andre veger) er betydelig mindre i januar og desember enn i juli, skulle dette tyde på at blant annet glatte veger er vesentlige ulykkeårsaker i disse to månedene. Imidlertid er det både på E-18 i Telemark og E-6 i Østfold registrert et tilsvarende forløp av ulykkevariasjonen over året i de årene det har vært saltet på disse vegstrekningene. Særlig er det interessant å kunne konstatere at E-6 i Østfold har en nesten identisk ulykkeskurve over året som E-18 i Vestfold, ettersom man i Østfold har drevet med salting helt siden 1971 (siden november 1974 i Telemark). Ut fra dette må vi kunne fastslå at salting ikke ser ut til å endre ulykkesmønsteret over året, dvs. vintermånedenes andel av trafikkulykkene.

Virkningen på trafikkulykkene er selvfølgelig bare et av flere forhold som må tas i betraktning når saltingsspørsmålet skal vurderes. Imidlertid er det etter vår mening det viktigste av alle relevante forhold. Som tidligere nevnt ligger de påviste positive sidene ved vegsalting i forhold som fremkommelighet og trafikkavvikling. Problemer i så henseende forekommer bare på et fåtall steder på E-18 i Vestfold vinterstid og kan vanskelig i seg selv oppveie de ulemper som innføring av salting vil medføre

Forts. neste s.

60 km/t på E-18
Forts. fra s. 7

REAKSJONER

Forslaget har vært til uttalelse hos politimesterene i Tønsberg, Sandefjord og Larvik, som alle går i mot endringen.

Vi er enige med politimesterene i at de foreslåtte farts- grenser ved første øyekast kan virke ulogisk for de fleste bilister på grunn av vegens tilsynelatende gode standard. På litt sikt håper vi imidlertid å vinne forståelse for den foreslåtte skilting, dersom det viser seg å føre til reduksjon av antall ulykker, slik vi nå har grunn til å tro. Vi vil forøvrig følge opp med flere undersøkelser av trafikken, hastighet, belastning og ulykker på de forskjellige strekninger og på det sideordnede veg- nett.

Forslaget er sendt Vegdirektoratet, som i skrivende stund har saken til vurdering. Etter vegtrafikkloven er myndigheten for fastsetting av fartsgrensen på riks- veger tillagt Vegdirektoratet.

Finn E. Berg



Vegsalting...

Forts. fra s. 21

(innkjøp av eget saltsprederutstyr, omlegging av alle brodekker, god vedlikeholdsberedskap for at saltingen skal få den ønskede preventive effekt med henblikk på is- dannelse m.v.). Når en i tillegg ikke kan garantere at saltingen får en positiv virkning på ulykkessituasjonen, har en funnet det riktig å holde stand mot saltingspress- et også kommende vinter.

Øystein Ludvigsen

Utviklingsarbeidet

HVA HAR SKJEDD - HVA SKJER?

På vårparten i år ble det vurdert å sette i gang et utviklingsarbeid ved Vestfold vegvesen. På dette tidspunkt var det i gang flere aktiviteter rundt omkring på vegkontoret, som bar preg av et utviklingsarbeid. Planavdelingen hadde gjort undersøkelser med tanke på å forme utviklingsoppgaver. Driftsavdelingen utredet spørsmål omkring vedlikeholdsdistriktenes størrelse og antall samt vurderte forholdet egen anleggsdrift kontra entreprenørdrift. Enkelte funksjoner som f.eks. tegnefunksjonen, skiltfunksjonen og laboratoriefunksjonen var i gang med en vurdering av arbeidsområdene sine. Det synes således å være et behov til stede for at hele vegkontoret kom med i et utviklingsarbeid og at aktivitetene ble samordnet.

Med bakgrunn i ovennevnte uttrykte et fellesmøte av ledergruppen (avdelingslederne) og samarbeidsutvalget, den 3. mars d.å., at en var innstilt på å starte et planmessig drevet utviklingsarbeid og at dette burde starte i løpet av våren.

Hva skjedde så?

I et forsøk på å forklare hvorfor et utviklingsarbeid synes nødvendig og samtidig motivere medarbeiderne til å engasjere seg i arbeidet, sendte vegsjefen et "introduksjonsbrev" til de som i denne omgang ble direkte berørt av "prosjektet". Som vedlegg til brevet fulgte en plan for de aktiviteter (tiltak) som syntes nødvendig for at arbeidet skulle rulle framover. I løpet av juni ble det holdt avdelingsvise møter, hvor utviklingsarbeidet ble forsøkt presentert og belyst. Det ble videre lagt opp til å få beskrevet virksomheten samt få fram forslag til forbedringer. Til dette bruk benyttet en spørreskjema. Det var siden tanken at "undersøkelsen" skulle kompletteres med intervjuer, men dette er bare delvis blitt gjort.

Kartleggingsarbeidet ble, med unntak av en avdeling, fullført i løpet av august måned. Oppslutningen var noe variabel fra avdeling til avdeling. "Svarprosenten", på spørreskjemaene, varierte fra ca. 50% - 85%.

Dette var altså situasjonen i månedskiftet august - september, og de fleste kjenner seg vel igjen så langt. Hva har så skjedd videre?

Det har hele tiden vært en grunnleggende forutsetning for et vellykket utviklingsarbeid at avdelingen selv må gjøre brorparten av det arbeid som må gjøres. Det er hver enkelt på avdelingen som kjenner virksomheten der og har de største forutsetninger for å komme med forbedringsforslag. Sjansen for at mulige forbedringsforslag skal ha gjennomslagskraft, synes også større hvis den det angår har påvirket utformingen av forslaget. Som en følge av dette, valgte de fleste berørte avdelinger å benytte en intern arbeidsgruppe til å bearbeide det kartleggingsmateriale som forelå i spørreskjemaene. Bearbeidingsaktiviteten rundt på avdelingene har imidlertid variert. Noen arbeidsgrupper har, på bakgrunn av spørreskjemaenes innhold, allerede formet mulige utviklingsoppgaver som dekker de behov som er fremkommet. Disse utviklingsoppgaver vil bli presentert for de respektive avdelinger i avdelingsmøte før jul. Enkelte avdelinger har ennå ikke kommet særlig langt i bearbeidelsen av spørreskjemaene, og disse vil ikke kunne presentere en plan for utviklingsoppgaver før på nyåret.

De avdelinger som har formet utviklingsoppgaver, reiser stort sett de samme problemstillinger.

Følgende emneområder går igjen:

- klargjøre hvordan avdelingen er organisert.
- klargjøre fordeling av arbeidsoppgaver for den enkelte.
- klargjøre retningslinjer og regler for det arbeid hver enkelt/seksjon/avdelingen gjør.
- opplæring. Etteropplæring/utvikling.
- introduksjon av nytillsatte.
- hvordan få mer arbeidsro?
- muligheter for større innflytelse på egen arbeidssituasjon. Delegering av myndighet.

- samarbeidsformer.
- personalspørsmål. Deltidsarbeid. Jobbrotasjon m.m.

I tillegg til ovennevnte er det tatt opp en del spesielle forhold/problemområder som f.eks. konsulentbruken, arkivfunksjon, sentralbordfunksjonen, produksjonen av vegplaner m.m. Det bør ellers nevnes at det er klart kommet til uttrykk at Vestfold vegkontor er en god arbeidsplass som byr sine ansatte mange positive verdier som vi må ta vare på og bygge videre på.

Som de fleste sikkert registrerte, var det et heller stort antall personer fra vegkontoret som glimret med sitt fravær en hel uke i slutten av oktober. Til tross for at utviklingsarbeidet bli beskyldt for å ha et noe "ullent" skjær over seg, så er det ingen hemmelighet at fraværet skyldtes et SEMINAR-opphold, "seminar i administrativ ledelse og organisasjon". Det er en erfaring fra utviklingsarbeid av vår type, at utviklingsarbeidets tanker og ideer har større effekt hvis de som sitter sentralt i organisasjonen har en positiv holdning og er motivert til å være med på det som skjer. Seminaret skulle i denne forbindelse tilføre styringsgruppen, ledergruppen + samarbeidsutvalget, de ovennevnte egenskaper samtidig som de lærte seg mulige teknikker for å analysere og vurdere egen og vegkontorets arbeidssituasjon.

Så langt om det som har skjedd. Vi må vel kunne si at vi er i gang med et utviklingsarbeid, selv om de konkrete resultater ennå lar vente på seg. Det er imidlertid klart kommet fram at vegkontoret har problemer, små og store, som vi kan og bør gjøre noe med. Når det gjelder utviklingsarbeidet generelt, så er det gjort mange erfaringer både på godt og vondt. Skal utvikling og utviklingsarbeid bli en naturlig del av vår arbeidsmåte så er det flere problemer vi må finne løsning på. For eksempel kan nevnes:

- hvordan få til bedre medvirkning fra de som berøres?
- hvordan skal en informere om det som skjer uten å overdrive møter, rundskriv m.m.?

- hvordan "skolere" og tilføre medarbeidere kunnskap omkring utviklingsarbeid?

For de fleste avdelingens vedkommende går vi nå, i utviklingssammenheng, inn i en periode hvor vi skal finne konkrete forslag til løsninger på de problemer som er tatt opp. Disse forslag må avdelingene selv finne fram til, og skal resultatet bli vellykket, må alle avdelingens ansatte bidra.

Per Vaadal

Kvinnelig ingeniør
Forts. fra s. 14



- Hvordan reagerer publikum på å møte en kvinne i denne uniformen?

Ennå har ingen løftet et øyebryn når de har møtt meg. Det er vel heller ingen grunn til det. Kvinner har lenge vært i arbeid på bilverksteder. Også i andre yrker som tidligere har vært mannsdominerte, har kvinnene de siste årene kommet inn. At det tidligere ikke har vært noen kvinnelig inspektør i biltilsynet er vel bare en tilfeldighet. Men det er ikke til å legge skjul på at pressen har vist en stor interesse. Jeg har hatt besøk av journalister fra flere aviser både her i distriktet og Oslo.

- Du er ikke redd for å møte en bilist som tar igjen når du tar opp blokka for å skrive ut en mangellapp?

"Nei", Åse svarer så raskt og overbevisende at det er ingen grunn til å føre det temaet videre.

Åse kan forsikre at hun trives ved biltilsynet i Horten, og hun vil oppfordre flere kvinner til å søke seg inn på den tekniske siden i biltilsynet - arbeidet er både interessant og krevende. Hun har ennå ikke planlagt sin videre karriere, men hun mener at det er store muligheter for at hun vil bli i etaten.

J H

Til Huttetu-bu's pris

Da vi hjemmefra dro,
var klokka fjorten femtito.
Med onkler og tanter, bikkje og koner,
og biler for flere hundre kroner.
Turen gikk raskt med rast på Sjuva,
oppe på fjellet ventet Huttetu-bua.
Vel fremme vi var,
fant vi hytta ryddi og klar.
Den første kvelden svant hurtig henn,
plutselig var det slutt på den.
Da hadde vi spilt, sunget og pratet,
og lagt oss etter at vannet var latet.
Neste dag vi lang tur på fjellet gikk,
vi labbet og gikk, vi tok ikke trikk.
Vi hadde med mat, vi stoppet og spiste,
været var bra og solen seg viste.
Mens jentene ved foten av fjellet solen priste,
guttene på toppen av fjellet seg viste.
Og kvelden kom atter med peiskos og sang,
kvelden hadde ikke sjans til å bli lang.
Så kom siste morgen i Huttetu-bua,
og guttene sto opp for å fyre i stua.
Senere kom jentene opp og maten kom frem,
det siste måltid før vi dro hjem.
Så pakket vi sammen sakene våre,
og nå var vi klare til å dra avgårde.
Vi takker for hytten og gleden den ga,
og tenker "uff, imorgen er det atter en arbeidsda".
Så låser vi deg igjen og takker for nu,
du deilige, deilige Huttetu-bu.

Oddvar Kristiansen



I DISSE DAGER åpner vi 3 nye lyskryss på Sandefjordsvegen. I den forbindelse har vi utarbeidet en enkel informasjonsbrosjyre som er sendt samtlige husstander i Sandefjord. Brosjyren er også lagt ut på bensinstasjoner i distriktet og i Sandefjord Rådhus.

Hyttene i Eggedal

Fra 1. januar 1979 vil leien for hyttene bli regulert fra kr. 25,- til kr. 40,- - pr. døgn.

I vinterferien og påsken vil leien bli satt opp til kr. 60,- pr. døgn, mot kr. 40,- i inneværende år.

Dette skjer på grunnlag av en beslutning i SU-møte den 25. august i år, da hyttebudsjettet ble diskutert.

På dette møtet ble det også vedtatt at en skulle redusere antall hytter til 2.

Som kjent blir utgiftene vedrørende hytteprosjektet høyere enn først antatt på grunn av dyrere strøm og ved, mens inntektene har sviktet noe i forhold til det budsjetterte.

Når en ser på interessen fra de ansatte for leie av hytter, vil det mesteparten av året være nok med 2 hytter. Det er bare i tiden 15. februar - 30. april behovet vil være større. I høst har det vært veldig liten respons.

Dette sies på grunnlag av inneværende års statistikk, men selvfølgelig kan dette bildet endres framover.

Hyttekomitéen



KLADDHESJONSDEKK! Ja, du leste riktig. Kladdhesjonsdekk er siste nytt på dekkfronten. Dekkene har et mønster hvor snø og is samler seg. Denne snøen og isen kladder seg til snø og is på vegen. Derav navnet kladdhesjonsdekk.

I disse dekkene er antall pigger redusert med 35% av hva som er normalt, men dekkets gripe-evne er likevel bedre enn for vanlige piggekk.

Fellesmøte i SU

Tirsdag 5. september i år ble det holdt et fellesmøte for samarbeidsutvalgene i Buskerud, Telemark og Vestfold på "Blaafarveværket", Åmot i Modum.

Dette møtet var det andre fellesmøte som er blitt arrangert mellom disse tre fylkene. Det første møtet fant sted i Stavern 8. september i fjor.

På møtet denne gang ble følgende saker behandlet:

- Stortingsmelding nr. 28, De ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet.
- Organisering av verne- og miljøtjenesten i vegvesenet. Innstilling av april 1978 fra "Lunaasutvalget."
- Velferdstiltak for de ansatte i vegvesenet.

I tillegg hadde en programposten "Siden sist". Her redegjorde hvert fylke for hvordan en videre hadde behandlet de sakene som var oppe på forrige fellesmøte i Stavern.

I lunchpausen var det omvisning på "Blaafarveværket" hvor det ble gitt en fyldig orientering om "værkets" historie.

En interessant maleriutstilling av Christian Skredsvik var vi også heldig og fikk se.

A. Hov



VÅR LILLE GULE HÅNDBOK vil foreligge i løpet av de nærmeste dagene. Den skal sendes alle ansatte og pensjonistene. Hvis det er noen som ikke har fått denne gule 7.de sans i løpet av de første dagene på nyåret, kan vedkommende henvende seg til Haugerød på vegkontoret.

Håndboka skal nå være nesten helt ajour med tillitsmenn, verneombud og representasjon i de forskjellige utvalg. Men fortsatt kan det være enkelte ting som kan gjøres bedre. Hvis dere har gode forslag så bare syng ut.

Ledig stilling

Stillingen som redaktør av Vestfolder'n blir ledig i 1979 da nåværende redaktør skal gå over til et annet arbeidsområde ved vegkontoret.

Det overveies også eventuelt å prøve en ordning med et mindre redaksjonsutvalg som skal delta aktivt i redaksjonsarbeidet.

Vi ber om at interesserte i jobben som redaktør eller som medlem av et redaksjonsutvalg melder seg til Haugerød.



Støy og....

Forts. fra s. 19

viser det seg at putene på hørselvernene bør skiftes to ganger i året når de er daglig i bruk, så ta en kontroll på disse da vi nå igjen er inne i en periode med mye fjellarbeide.

Karsten Gjersøe



Nye skilt....

Forts. fra s. 13

De erfaringer Vegdirektoratet til nå har med bruk av skiltet er gode. Undersøkelser som er foretatt viser at bilførerens umiddelbare forståelse for skiltet er meget god selv om de ikke har kjent til skiltet fra før. Politiet er positiv og hevder at skiltet har bidratt til forenkling og effektivisering av deres trafikkteneste.

I år er det satt opp skilt i en del av Lørenskog, og i løpet av vinteren ventes nærmere retningslinjer for bruk av slike skilt på landsbasis. Etter det vi får opplyst i Vegdirektoratet blir det ingen storstilet utskifting av nåværende 50-km skilt, men en gradvis innføring.

Finn E. Berg

Artigheter i språket fra fortiden

Mye artig kan en komme over om språkbruk, ord og uttrykk i gamle dokumenter og protokoller. Det lille utvalg som presenteres her er for det meste fra forrige århundre. Noe er også adskillig eldre.

En del av disse eksempler gjelder ord som er gått ut av bruk, eller det kan ha med misforståelse å gjøre. Det må ellers i mange tilfeller kunne henføres til endret betydning av ord, som følge av språkets naturlige utvikling:

Forbud var ikke bare forbud. Det ble ofte også brukt i betydningen bud i forvegen. Det gikk Forbud om at kongen skulle komme til byen.

Formann er ikke sjelden brukt i betydningen forgjenger: "Den nye Eier er ikke bundet ved et saaledes fra Formanden avgitt løfte." Eller: Det var ikke uvanlig at en prest i et sognekall giftet seg med sin Formands enke.

Dannelse måtte også ha hatt en annen betydning før. Det heter i vedtak om miilestøtter for 100 år siden at det skulle settes opp "Miilestøtter og $\frac{1}{2}$ -miilstøtter av forskjellig dannelse."

Hva er videnskap? I en forordning helt fra 1648 het det " - med mindre det skjer med Hovedlensmandens Videnskap og Tilladelse."

Bekostlig: Det vil bli noget bekostligere at oparbeide Veien efter det yttre Alternativ.

Ordet "Bisagligt" sto altså for en sak av mindre betydning.

Misfornøyelse ble også brukt på en artig måte: Tiltaket vakte grevens Misfornøielse.

Ordet betydenhet ble brukt f.eks. slik: Veiomlegningen maatte være af den Betydenhet at Sagen bør forelægges Departementet.

I vegvesenets Historie kan en komme på denne uttryks-

måte: Man fikk to særskilte Administrasjoner, uden organisk sammenhæng--

Var det en side ved en sak som hadde vært berørt (nevnt tidligere, het det gjerne - som før er rørt -

En helt vanlig språkbruk var dette med ikke å ha noe å erindre mot et forhold. Med eksempel i denne setning får også med et par andre ord med noe uvanlig behandling: Jeg har intet at erindre i mod at omkostningerne som er forskudt af Foegdekassen blir paabyrdet Thinglaget.

I en beretning fra 1600-tallet heter det om en som ikke kunne møte opp ved Kristian 4's hylling i Oslo, at han var en gammel og "bedaget" mann.

Når en kommune (Thinglag) meddeler at de i en sak vil "imøtege" en henstilling fra Amtet, idet de mener at de vil gå med på (imøtekomme) henstillingen, må vel det helst bero på en misforstått bruk av ordet.

Ventelig var meningen noe annerledes enn det vi legger i ordet, når det ble sagt om en entreprenør ved et større reparasjonsarbeide på Laugen Bro - som han var kommet noe mindre heldig fra - at "han maaske hadde handlet i Eenfoldighet".

Et ord som "Undersked" kan en komme over. Antagelig må betydningen av det være beskjed eller underretning.

Lignende uttrykk som "simpel Forpleining" eller "simpel Feilskrift" er vanlig. Betydningen må være enkel -.

I vegvesenets historie fra 1899 heter det at veginspektørens hovedoppgave var.. at føre "Indseende med at det lovbestemte Vedligeholdsarbeide blev udført av de Veiarbeidspligtige".

Et underlig uttrykk finnes også i Amtstingsforhandlingene fra 1876 hvis det ikke er trykkfeil.. "at Jorskredet og dets Gjentagelse ikke hidrøre fra Elven men fra særdeles rikt flytende Aarer."

Mere morsomt er det når det blir fortalt at Kong Jacob VI av Skotland, som for første gang møtte sin brud, den danske prinsesse Anne, i Oslo i året 1589 at .. "Hans Majestet tøvde hos Frøken henved ½ time".

Hos Eilert Sundt kan man finne: Sammenskudslagene hadde også den behagelighet i manges øine, at man uden at udsette nogen for at falde i bøder også kan få sig et glas brændevin.

Lange setninger kan være mer slitsomme enn artige. Særlig må en ta seg godt på tak når en skal gjennom amtmændens forelegg for Amtsformandskapet i 1856 vedrørende en plan for ny hovedveg mellom Amundrød og Larvik. På side 112-113 i Amtsformandskabsforhandlingene for dette år er det prestert en setning som tar en hel side og går over 27 linjer, tvers over hele sidens bredde. Det er uvisst om dette er rekord.

E.H.

Hva vi gjør...
Forts. fra s. 12



Dermed er to hederskronte gjengangere i fylkesvegsammenheng kommet til budsjettmessig vegs ende.

For neste år tas ikke opp noen nye anlegg, men igangværende anlegg fullføres. For 8,5 mill. kroner skal bygges Klostergaten - Stoltenberggaten (i Z-455 i Tønsberg), Krokemovegen (Z-255 i Sandefjord) og Lønnskoll - Skjerven (Z-820).

Trygve Rognan

NB: VINTEREN ER KOMMET

HUSK AT SLITTE DEKK PÅ VINTERFØRE GIR LIKE GOD GLI SOM EN RATTKJELKE, MEN DÅRLIGERE STYRING.



VESTFOLDER'N ønsker alle ansatte,
pensjonister og bidragsyttere en
riktig GOD JUL OG ET GODT NYTT ÅR



Fartsdempere

Forts. fra s. 10

veghøvel må det vises noe større forsiktighet da det kan være lett å kjøre seg fast med skjæret i humpens topp. Det så også ut som det ved bruk av diagonalplog og høvel ville bli liggende en del snø igjen ved humpens fot.

Men hvor store disse og andre vedlikeholdsproblemer kan være, får vi forhåpentligvis svar på i tiden framover.

Forøvrig synes dette å være en effektiv måte å sikre gående (barn og eldre) og syklende. Det skjer en omprioritering avtrafikkgrupper, der barn, eldre og beboere tas hensyn til framfor gjennomgangstrafikk og framkommelighet for biler.

Olav Lervik

Etter at denne artikkelen ble skrevet, er humpene på Gauterødveien byttet ut. Det er bygd nye humper av asfalt. Disse er noe lavere enn de tidligere humpene av betongelement. Høyden er ca. 9 cm.



Med en enkel TULIPAN

50 år	Leif Harald Larsen Odd Damdalen	3. februar 14. februar
60 år	Robert Blørstad Reidar Langerud Aslaug Sandmo	20. desember 11. januar 22. januar
65 år	Jens Jensen	26. januar

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

Vi ønsker velkommen:

Steinar Aspen,	planavd.
Ester Vedvik,	adm./øk.avd.
Åse Elisabeth Bøe,	biltilsynet, Horten
Hege Aas,	" Tønsberg
Harald Bøvre,	anleggsavd.
Ole Skjelland,	"
Per E. Arntsen,	"

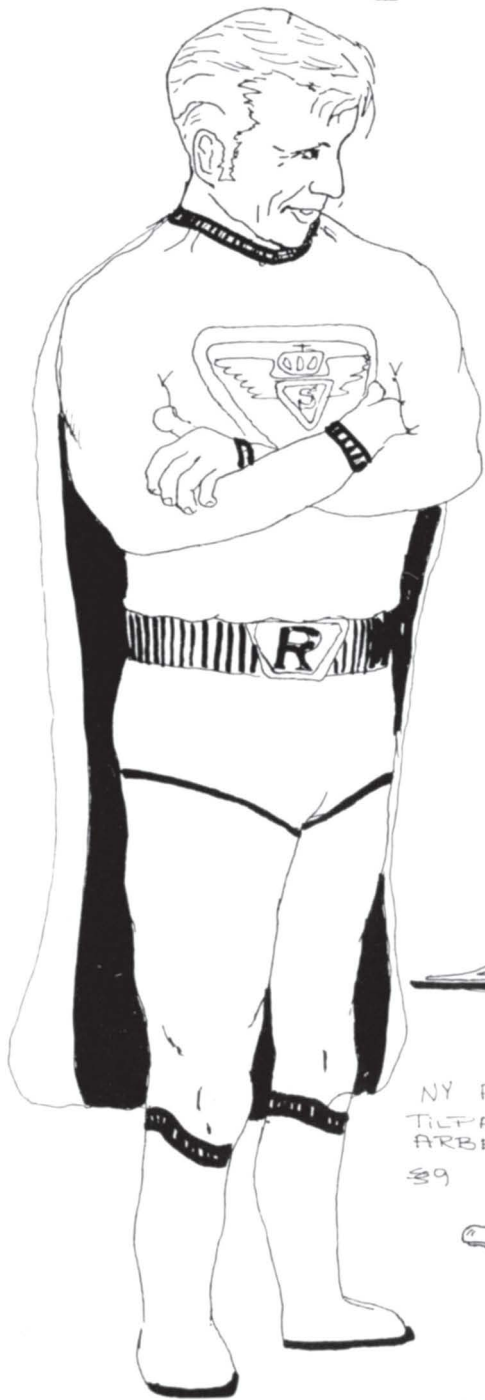
Vi takker for godt samarbeide:

Georg Uhlmann jr.	anleggsavd.
Paul Brustuen,	vedlikeholdsavd.

Følgende har gått over i pensjonistenes rekker:

Harald Brenden

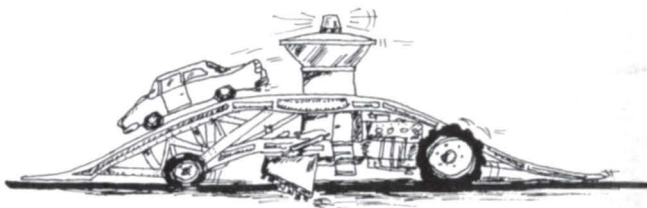
HVA VIL SKJE PÅ DRIFT SIDEN I 1979?



TRANGE
BUDSJETTER



NYE MASKINER



NY ARBEIDSREDSKAP
TILPASSET
ARBEIDSMILJØLOVEN

89

