

VEST- FOLDER'N

Nr. 4

1980





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 3 – SEPTEMBER

7. ÅRGANG

Redaktører:

Jan Haugerød
Erik Andersen
Hans Thv. Kittelsen

Red.sekr.:

Esther Vedvik

Redaksjonsråd:

Trygve Rognan
Tore Kavli
Ørnulf Johannessen
Haakon Møyland
Reidar Jørgensen

Redaksjonens adresse:

Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:

1000 eksemplarer

Sats og trykk:

Cicero a.s, Tønsberg

INNHold:

En kraftsalve	3
Ny biltilsynstasjon i Larvik	5
Kjemisk ugrasbekjempelse	7
Pensjonister på tur	8
Alkohol og trafikk	10
God dag, kjære medmenneske	11
Fjellrensk i Holmestrandsfjellet	12
Nye fartsgrenser på E-18	14
Forslagsordningen	15
Ordet fritt	21
Velferdsmidlene	22
Nytt redaksjonsråd	22
Vi blir flinkere i trafikken	23
Personalnytt	23

EN KRAFTSALVE MOT VESTFOLD VEGVESEN • STATENS VEGVesen PÅ FARLIGE VEGER • BUKKEN OG HAVRESEKKEN

Av Gunnar Eigeland

Så kom altså Holmestrandtunnelen i søkelyset også når det gjelder driftsformen. Ja, for dere kjenner vel igjen disse overskriftene dere også fra sommerens avislesning?

Det er kommet angrep på oss fra 2 kilder, den ene i form av en leder i bladet «Byggeindustrien», den andre i form av et innlegg av stortingsrepresentant Carl Fr. Lowzow. Begge deler av vært referert i lokalavisene her i Vestfold, dog uten at avisene har gitt uttrykk for noen egen oppfatning.

For de som ikke kjenner «Byggeindustrien» kan jeg opplyse at dette er et faglig og næringspolitisk tidsskrift for bygg- og anleggsbransjen i Norge.

Jeg finner det forståelig at et blad som «Byggeindustrien» beklager at et slikt oppdrag ikke går til private entreprenører, firmaer som sikkert arbeider enda mer intenst enn oss for å skaffe sine folk meningsfylt og interessant arbeid. At de arbeider for å få ut et slikt oppdrag på entrepriser er en renhårig sak.

Jeg synes imidlertid det tjener dem til liten ære når de hevder at vi ikke synes å ha gjort det ringeste forsøk på å vurdere hvordan dette store prosjektet kan realiseres best mulig økonomisk. De samme toner er Lowzow inne på når han bl.a. skriver «de millioner vegvesenet bruker ekstra

må tas fra andre nødvendige arbeider i Vestfold, som så visst ikke har for store bevilgninger til riksveier». Byggeindustrien antar for øvrig også at vegvesenet ikke har tilstrekkelig med fagfolk til jobben og at vi må ut på markedet for å finne kvalifisert arbeidskraft. Jeg har lyst til å kommentere enkelte punkter:

- Her i Vestfold har vi p.g.a. reduserte bevilgninger på fylkesvegvesiden hatt ansettelsesstopp i vegvesenets arbeidskraft siden høsten 1978, noe som har medført ca. 10% reduksjon i arbeidsstokken. Dette har skjedd ved naturlig avgang. Det har likevel periodevis vært problemer med å holde full beskjeftigelse.
- På landsbasis har forholdet mellom vegvesenets drift med egne maskiner og innleide maskiner bare svingt opp og ned med noen få prosent gjennom flere år. I 1979 var således 55,5% av maskininnsettsen gjennomført med leide maskiner, mot 55,0% i 1973. Andel entrepriser for riksvegane var for de samme år henholdsvis 26,8% og 24,1%.
- Løsningen med lang tunnel i Holmestrand var i den første Stortingsmelding om saken kostnadsberegnet til 85 mill. kr. i 78-priser. I den siste Stortingsmeldingen er løsningen kostnadsregnet til 82 mill. kr. i 79-priser. Endringen er

således relativt liten. Lowzow skriver bl.a.: «Uten skikkelige planer, vil jeg påstå at vi får for lite for våre veibevilgninger.» Det er jeg enig med ham i, og jeg er derfor glad for at planmaterialet for denne tunnelen med tilstøtende veger etter mitt syn er godt, og gir et solid vurderingsgrunnlag for prosjektet. Men vi skal tross alt gjennom fjellet med en vel 1700 meter lang tunnel. Ingen kan være *garantert* mot overraskelser ved et slikt prosjekt, verken en entreprenør eller vegvesenet.

- For meg, som oppfatter vegvesenet som én samlet etat på tvers av fylkesgrensene, er det naturlig å vurdere sysselsettingen av flinke fagfolk og spesialmaskiner på landsbasis. Når vi har ledig utstyr og flinke tunnelarbeidere i ett fylke, så synes det riktig å prøve og beholde disse i vegvesenet ved å tilby arbeidsoppgaver i et annet fylke, framfor å risikere å miste dem, eventuelt gå til oppsigelser. Tilsvarende vurderinger gjør sikkert de store private entreprenørfirmaene, som også arbeider på tvers av fylkesgrensene. Det er i denne forbindelse naturlig å sitere fra Stortingsproposisjon nr. 1 for 1979/80: «I årene framover regner vi med at det vil bli mer aktuelt å kjøpe spesialmaskiner under forutsetning av at de skal benyttes i fellesskap av flere vegkontor.»
- Avgjørelsen om hvem som skal bygge tunnelen i Holmestrand er tatt etter grundige vurderinger i et samarbeide mellom vegvesenet i Hordaland, Vestfold og Vegdirektoratet. I disse vurderingene er både sysselsettingsspørsmål, byggetid og økonomi selvsagt trukket

inn. For Holmestrands-prosjektet, som har vært i offentlighetens søkelys i mange år, hadde det vel vært «minste motstands veg» å sette det ut på entrepriser. Når vi allikevel valgte en annen løsning, var det selvsagt ut fra en overbevisning om at vi kan gjøre dette arbeidet minst like godt og rimelig som andre. Lowzow's uttalelse om at det må brukes ekstra millioener når vi gjør dette i egen regi, har jeg således ikke funnet grunnlag for i det materialet jeg har oversikt over.

Det er da også en helt normal foreteelse at vegvesenet bygger sine tunneler i egen regi. Den oversikt Vegdirektoratet har over tunneler bygd i egen regi og ved entreprenører, viser forøvrig ikke noen kostnadsmessig forskjell. Jeg håper og tror derfor at samfunnet skal få «full valuta», både ut fra et samferdselsøkonomisk og sysselsetningsmessig standpunkt, for de bevilgninger som gis.

Etter de siste opplysninger jeg har fått er det 65 tjenestemenn i Hordaland som har sagt seg interessert i å være med på drive tunnelen i Holmestrand. Det er tre ganger så mange som vi trenger.

Etter at ovenstående var skrevet fikk jeg se at også Aftenposten nå tok opp denne saken, dog uten at det etter mitt syn er kommet noen nye momenter inn i bildet.

Jeg synes ikke noe av det som er framkommet gir grunnlag for å endre den avgjørelse som er tatt i saken på et, etter mitt syn, faglig forsvarlig grunnlag. Det er imidlertid helt klart at vi, etter de utspill som nå er kommet, vil være mer i søkelyset

NY BILTILSYNSTASJON I LARVIK

Tekst og foto: Jan Haugerød

Etter mange år i trange lokaler og med en umoderne kontrollhall i Sophus Bugges vei 48 var det i fjor stor glede blant de ansatte ved biltilsynet i Larvik da planene for nye kontorlokaler ble endelig vedtatt. Byggingen av den nye stasjonen startet opp i vinter, og onsdag 25. juni kunne biltilsynet ta imot publikum i nye og moderne lokaler på Nordby like utenfor Larvik.

Biltilsynet leier de nye lokalene av Nanset Standard A/S. Stasjonen består av 2 fløyer med ekspedisjon og kontorer i den ene og kontrollhall med 2 løp i den andre fløyen. Kontordelen er på 325 m² og hallen 265 m². Da Vestfolder'n besøkte stasjonen i juli måned, var ikke alt utstyret montert i hallen. Dette skyldes bl.a. leveringsvanskeligheter på noe utstyr. Stasjonssjef Olav Ås mente at

enn noen gang når selve jobben skal gjøres. Det vil derfor stilles ekstra krav til oss når det gjelder gjennomføringen av dette lenge etterlengtede prosjektet. Jeg er imidlertid overbevist om at vi som én samlet etat har det som trengs av fagfolk, utstyr samt – ETATSFØLELSE OG YRKESSTOLTHET – til å oppfylle disse kravene.

La oss derfor ta denne litt surmulende kritikk som en utfordring og en sjanse til å vise at vi er voksne for også denne oppgaven!

alt utstyret i hallen vill være ferdig montert i løpet av september måned.

Da vil hallen være utstyrt med de mest moderne hjelpemidler for kontroll av bremses, lys, eksos, hjulstilling m.v.

I de nye lokalene håper biltilsynet å kunne gi publikum en bedre og raskere service enn tidligere. Et ledd i dette blir at biltilsynet skal overta utstedelsen av førerkort fra 1. september i år. En del tjenester blir

Det er egen ekspedisjon for førerprøver. Her ekspederer Liv Johansen.



også overført fra avdelingskontoret i Sandefjord. Det er planlagt at avdelingskontoret skal flytte fra Kilgt. til Brygga. Der blir det ingen kontrollhall så all teknisk kontroll blir da overført til den nye stasjonen i Larvik. Sandefjordskontoret vil da utføre registrering av typegodkjente

kjøretøyer, foreta førerkortutsteder, låne ut prøveskilt og foreta førerprøver.

I forbindelse med flyttingen til ny stasjon i Larvik og endringene i arbeidsoppgavene ved avdelingskontoret i Sandefjord, ble det gitt ut en brosjyre til publikum.



Nybygget med hovedinngang og kontrollhall med 2 løp.



Publikum blir mottatt i lyse og vennlige lokaler. Bak skranken fra venstre Reidun Abrahamsen, Berit Jensen og Marianne Nordkvælle.

KJEMISK UGRASBEKJEMPELSE

Tekst og foto: Jan Haugerød

Ugras og kratt langs vegkantene er en stadig plage for våre vedlikeholdsfolk. Det er en nesten umulig oppgave å holde dette nede ved vanlig manuelt arbeid. Derfor har vi nå i noen år gjort forsøk med kjemisk bekjempelse av ugras og kratt. Det preparatet vi bruker heter MCPA-ester. Dette er et middel i fareklasse C, og er ikke skadelig for mennesker og dyr.

Oppstartingen av ugrasbekjempelsen med kjemiske midler startet på initiativ fra Vegdirektoratet. Vi startet opp med noen mindre forsøk i 1978 og hadde en viss økning i fjor. I Vestfold har vi vært svært tilbakeholdene med hensyn til bruk av slike midler, og har hittil brukt dette i

langt mindre grad enn enkelte andre fylker. Sprøytingen er fortsatt på forsøksstadiet, og det er ennå ikke tatt standpunkt til hvor stor del av vegnettet som skal sprøytes i tiden framover.

Kjemisk ugrasbekjempelse er svært billig, og man dekker forholdsvis store områder på kort tid. Det må imidlertid utvises stor forsiktighet da det ikke skal sprøytes gjennom hager, bebyggelse og gårdsplasser. Videre skal det heller ikke sprøytes på åpen blomst av hensyn til bier. Dette medfører at en stor del av arbeidet må foregå om natten.

Arbeidene blir utført av private firmaer. Sprøytingen foregår med

Forts. side 21



Pensjonister på tur med «pensjonisten»

Tekst: Hans Th. Kittelsen

Foto: Jan Haugerød

Årets pensjonisttur ble arrangert torsdag 26. juni. I år var det båttur med en aktiv «pensjonist», M/S «Kysten», av Tønsberg. Båten er 72 år gammel, altså jevngammel med mange av vegvesenets pensjonister.

Turen startet fra Honnørbygga i Tønsberg kl. 12.00. Undertegnede var veldig spent på hvordan været skulle bli denne dagen, selv om Dannevig hadde lovet å ta ansvaret for dette viktige felt. Da vi la fra kai i Tønsberg, var det ganske varmt, stille og noe sol. Ruteopplegget for turen med «Kysten» var Nøtterøy rundt med en avstikker oppom Bustein før vi gikk inn i Vrengensundet. Da vi var i området rundt Bustein fikk vi servert skipperlapskaus. Etter de uttalelser som falt om denne, pluss egen erfaring, var lapskausen god. Etter at vi var ferdig med matinntaket i en av skipets salonger, fikk vi servert kaffe på dekk. Vi gikk nå inn i Vrengensundet for å beskue veganlegget på vår reiserute – byggingen av ny Vrengen bru.

Vedlikeholdssjef Dannevig orienterte om den gamle og den nye brua. Han sa blant annet at selv om den gamle brua hadde gitt ham og vegvesenet mange problemer, var det med et visst vemod han nå så at denne snart skulle få sin avløsning og bli revet. Den nye brua ventes ferdig ved St. Hans-tider neste år. Da

vi passerte Vrengen, holdt de på å støpe den ytterste pilaren på Tjømesiden. Pilaren på Nøtterøysiden var alt oppe i full høyde. Som nevnt tidligere i Vestfolder'n, så er selve bruarbeidet satt bort på entreprisse. Vi skal selv utføre arbeider med tilstøtende veg på begge sider.

Da vi hadde passert Vrengen og nærmet oss Veierland, kom det mange truende skyer mot oss fra Stokkesiden. Kapteinen advarte og beklaget det regnværet som ventet

Forts. side 10

Pilaren på Nøtterøysiden i full høyde.





oss. Vi ble heldigvis spart for regn på turen. Noen få dråper ble det, men ikke flere enn at de fleste av oss forble oppe på dekk uten oppslått, medbragt paraply.

Under hele turen orienterte kapteinen om steder vi passerte, og fortalte også småhistorier om folk og hendelser langs reiseruten. Når kapteinen ikke pratet, spilte Haugerød trekkspillmusikk. Nå fikk riktignok ikke Haugerød spilt mye, for kapteinen var veldig snakkesalig. Dette ikke sagt til forkleinelse for kapteinen, som etter min mening presenterte sin orientering på en fin måte.

Kl. 16.00 var vi tilbake i Tønsberg igjen etter en vellykket tur for undertegnede. Håper dere andre som var med syntes det samme.

Vi prøvde i år en litt ny vri på pensjonistturen i forhold til tidligere år. Dessuten inviterte vi samtlige pensjonister med ektefeller. De jeg snakket med virket fornøyde med båtturen, allikevel skulle jeg gjerne sett enda større oppslutning om disse turene. Jeg vil i år som i fjor be om synspunkter på disse turene fra pensjonistene eller andre som måtte ha realistiske forslag til framtidige turer.



**FØLGER DU DE NYE
GÅ-REGLENE?**

Livsfarlig blanding

ALKOHOL OG TRAFIKK

At alkohol og trafikk er en livsfarlig blanding, vet de fleste. Men at risikoen er så høy som det undersøkelser i løpet av de siste årene viser, det har skremt selv mange eksperter innen trafikk sikkerhetsarbeidet.

Flere undersøkelser i løpet av 70 årene har vist at det er en uhyggelig overrepresentasjon av alkoholpåvirkede blant de som kommer til sykehus etter trafikkulykker. Dette viser at alkoholen er en mye større risikofaktor enn man tidligere var klar over. Undersøkelser foretatt av Trygg Trafikk viser at det er flest promillekjørere i alderstrinnet 18-24 år. I tillegg til dette forekommer det også ofte promillekjøring i familier med inntekt over 100.000 kroner. Dette kan tyde på at ungdom under utdanning og de såkalte høyere samfunnskikt er de grupper hvor promillekjøring oftest forekommer.

Promillekjøring er blitt et meget alvorlig samfunnsproblem som må gis langt høyere prioritet enn hittil. Vi har gjennom den senere tids ulykkesstatistikker fått bekreftet at promillekjøring er en vesentlig ulykkesfaktor. Undersøkelsen viser at vi i tiden som kommer må regne med fortsatt økt promillekjøring hvis ikke mer effektive tiltak settes i verk på dette feltet, sier direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk.

God dag, kjære medmenneske . . .

Er ikke dette en hyggelig hilsen å få midt i vår travelhet inne på kontoret og ute på veggen?

Alle er vi med og lager veger som medmennesker skal suse av sted på. Skjønt noen har i oppdrag å begrense hastigheten, lage humper og dumper og andre er pålagt å tenke på barn, syklistene og fotgjengere.

Men om vi stanser noen øyeblikk og tenker litt på annet enn å komme fort fram, i vår personlige karriere, i vår fritid og langs vegen?

La ikke livet selv bli noen motorveg, men kanskje en liten kronglete, solfylt veg med masse morsomme og uventede avkjørsler, overraskelser og en del fantasifulle, unormerte skilt, det er tillatt å plukke bær underveis. Så mener i hvert fall den hollandske dikter i «Kjære medmenneske».

M. P.

Phil. Bosmans

GOD DAG, KJÆRE MEDMENNESKE

*God dag kjære medmenneske,
ta deg tid til å være lykkelig.
Du er et vandrende under på denne jord.
Du er enestående, spesiell, uerstattelig.
Vet du det?
Hvorfor står du ikke målløs,
er du ikke glad og forbløffet over deg
selv og over alle de andre omkring deg?
Synes du det er så hverdagslig, så selvsagt
at du lever,
at du får lov til å leve for å synge
og danse, for å være lykkelig?
Hvorfor kaster du da bort tiden på en
meningsløs jakt etter penger og eiendeler?
Hvorfor gjør du deg en masse sorger om
tingene fra i morgen og overimorgen?
Hvorfor lager du bråk, hvorfor kjeder du deg,
drukner deg i tomme fornøyer og sover
når solen skinner?
Ta deg rolig tid til å være lykkelig.
Tiden er ingen motorvei mellom vuggen
og graven,
men plass til å parkere i solen.*

FJELLRENSK I HOLMESTRANDSFJELLET

Tekst: ERIK ANDERSEN

Foto: TOR SKOG

Det er utført fjellrensk i Holmestrandsfjellet i år. I tiden fra 27. mai til 18. juni pågikk arbeidene hver natt, og E-18 var avstengt forbi fjellet fra kl. 20.00 til kl. 06.00.

– Var det mye løst fjell, spør vi fung. vegmester O. Bakken, som var med og ledet arbeidet i fjellet.

– Ja, en god del, men likevel ikke så mye som ved tidligere fjellrensk.

– Hvor ofte renses fjellet?

– Fjellrensen foregår hvert 6. år. Vi var i år inne på å sprengte bort «kjøkkenfjellet», men fant ut at det ikke ville avhjelpe faren for steinsprang siden.

– Hvor det mye stein som traff vegbanen og jernbanen?

– Stort sett gikk det bra, enkelte steiner falt ned på jernbanespetet, men det var bare bagatellmessige

Arne Rekstad til venstre og Oddvar Bakken.



skader som oppsto. Det var folk fra jernbanen til stede hele tiden. Vegdekket fikk bare noen små hull, ingen større skader, og gatebelysningen var tatt ned. Etter at fjellrensen var avsluttet, løsnest ca. 50 m³ i en grøft p.g.a. sprengningsarbeider som var foretatt under rensen. Til alt helle kom ikke noe av dette ut i vegbanen.

– *Hvor mange var med på arbeidet?*

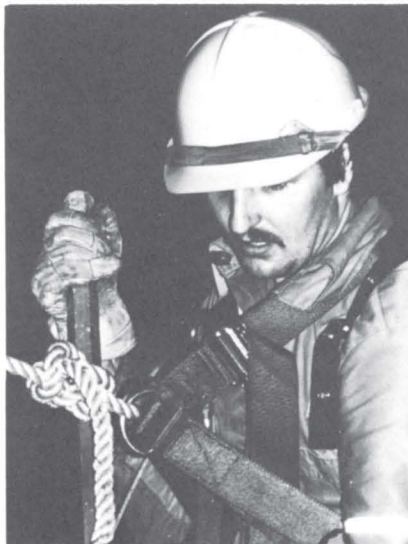
– Det var 12 mann + oppsynet. 3 modige menn hang i fjellsiden. Det

var Arne Rekstad, Sigbjørn Gjerden og Magne Stenbrenden.

– *Hva koster en slik fjellrensk?*

– Vi hadde et budsjett på kr. 300.000,-. Dette går med og det er til og med kanskje i snaueste laget når status gjøres opp, sier fung. vegmester O. Bakken.

Magne Stenbrenden.



NYE FARTS- GRENSER PÅ E-18

Av Jan Haugerød

Nå har 70 km/t skiltene på E-18 også kommet i nordre del av fylket. Før ferien kom det fartsreduksjon ved Heimdal i Sande, og i disse dager blir det satt opp skilt ved Bakkelandsbakken, ved Smørstein og ved Holm.

Grunnen til at det nettop er på disse steder 70-sonene kommer, er at dette er områder som har vært sterkt ulykkesbelastet.

Hastighetsreduksjonen får svært lite å si for kjøretiden på E-18. Å redusere hastigheten fra 80 til 70 km/t på disse stedene, vil bety ca. 25 sekunder lengre kjøretid enn tidligere.

Her ved svingen i Bogen vil det bli 70 km/t. Sonen vil bli ca. 1 km lang og strekke seg forbi gamle Smørstein stasjon.



FORSLAGSORDNINGEN

Av Jan Haugerød

Forslagsordningen i Vegvesenet er nå blitt 24 år gammel. I hele dette tidsrommet er det i Vestfold bare blitt premiert 16 forslag. Kan dette bety at det er forslagsordningen det er noe galt med, eller er det andre forhold som spiller inn? Vestfolder'n vil i denne artikkelen forsøke å belyse forslagsordningen fra forskjellige sider, og samtidig slå et slag for at forslagsordningen skal bli mer benyttet.

Det er sikkert mange av våre ansatte som ikke kjenner til hva forslagsordningen går ut på. Derfor kan det være riktig å trekke fram hva som er formålet med ordningen:

- *Nytte personellens idéer og kunnskaper til forbedringer, slik at det kan oppnås større trivsel og sikkerhet på arbeidsplassene.*
- *Stimulere interessen for effektivitet hos de ansatte i Statens vegvesen.*
- *Skape bedre forståelse for den betydning rasjonelt arbeide har for både etaten og samfunnet.*

Forslagsordningen omfatter alle ansatte i Statens vegvesen, og det er anledning til å fremme forslag innenfor egne og andres arbeidsområder.

Tidligere skulle alle forslag vurderes av et sentralt bedømmelsesutvalg etter at det lokale samarbeids-

utvalget hadde behandlet saken. Dette er nå forenklet i og med at det lokale samarbeidsutvalget er gitt anledning til å premiere forslag med opp til kr. 1.500. Dette har ført til at mange saker kan behandles raskere enn det som var mulig tidligere. Flere ansatte vi har vært i kontakt med, har gitt uttrykk for at en mulig årsak til at forslagsordningen er blitt så lite benyttet, har vært at det har tatt lang tid fra forslaget ble fremmet til premiering ble foretatt. Dette skulle nå ha blitt bedre i og med den lokale premieringen.

Hvis det antydes premiering utover kr. 1.500, må forslaget legges fram for det sentrale bedømmelsesutvalget. Dette har anledning til å premiere opp til kr. 3.400. Hvis det er tale om en enda større premie, må forslaget legges fram for hovedsamarbeidsutvalget.

Det sentrale bedømmelsesutvalget har i sitt siste møte diskutert premiebeløpet rent generelt og går inn for at vi legger oss på en noe høyere premiering enn tidligere. I denne sammenheng har bedømmelsesutvalget foreslått at dets myndighet til premiering utvides fra kr. 3.400 til kr. 5.000.

Dette skulle bety at det heretter vil være større mulighet for en høyere premiering enn tidligere. Vi håper at dette frister, og vil oppfordre de ansatte til å ta i mot denne utfordringen.

Tidligere var det også bare anledning til å gi pengepremier. Disse skulle beskattes, og dette medførte at resultatet svært ofte ble magert. Nå er det anledning til å velge gjenstandspremie. Denne er fritatt for beskatning. Høyeste verdi for gjenstandspremie ved gavekort er kr. 1.500. Overskytende verdi må fortsatt beskattes.

Det er samarbeidsutvalget som er ansvarlig for forslagsvirksomheten i fylkene. Den første som kommer i kontakt med innkomne forslag blir således sekretæren i samarbeidsutvalget. SU-sekretær er hos oss Anne Hov. Vi har spurt om hennes mening om forslagsvirksomheten.



Anne Hov, SU-sekretær.

Forslagsordningen er en fin ordning som vi bør beholde uansett hvordan det går med SU i framtiden. Dessverre har forslagsordningen blitt altfor lite benyttet hos oss. Hvis vi sammenligner oss med andre etater som f.eks. NSB og postverket,

ligger vegvesenet langt etter både i antall forslag og premiens størrelse. Hos oss i Vestfold er det hittil bare blitt premiert 16 forslag, og det er altfor lite for en etat med så mange ansatte.

Hvis vi ser på hvor de premierte forslagene i Vestfold kommer fra, vil vi se at de fleste er kommet fra ansatte på vegkontoret. Driften har vært dårlig representert og fra biltilsynet har det ikke kommet et eneste forslag.

Jeg tror sikkert at flere ideer de ansatte har kommet med, er tatt i bruk uten å gå veien om forslagsordningen. Flere saker kan imidlertid ha interesse også for andre fylker og bør derfor gå veien om forslagsordningen for å kunne gjøres kjent på landsbasis.

Arbeidstakerens nærmeste overordnede har et klart ansvar for å være behjelpelig med evt. å utforme og videresende et framkommet forslag, og oppmuntre de ansatte til å komme med nye ideer til arbeidsforenklinger.

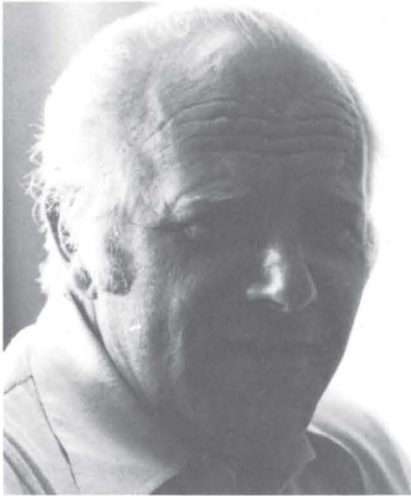
Som SU sekretær kan jeg være behjelpelig med å skaffe forslagsstillere faglig assistanse og hjelp ved utforming av forslagene, hvis dette er ønskelig.

Vi gjengir her en oversikt som Anne Hov har utarbeidet over de premierte forslag vi hittil har hatt i Vestfold.

År	Forslag	Forslagsstiller	Premie kr.
1968	Merking av eiendomsgrense	Halvard Heldahl	5.000
1968	Sjablon for timekontr. enkeltmanns rapp. vedl.h.	Odd Clementz	750
1969	Monteringsben for snøkjetting	Kåre Eik, Einar Moe og John Nordnes	200 til hver
1970	Sidelemsstøtte for lastebiler	Markus Magnussen	200
1976	System for arkivering av foto/film	Audun Nordbotten	800
1976	Stikkstangstativ	Per Lundal	200
1977	Brukstillatelse for lastebiler/ trailere for fylkesveger	Jan Haugerød	1.000
1977	Spiss for dreietrykksordering	Roy Eckhoff	2.500
1977	Plakater «Sikker arbeidsveg»	Erik Andersen	1.000
1978	Bruk av eksisterende fe- undergang som gangveg	Per Korsnes	500
1978	Rapportskjema for oppsetting av skilt	Finn Carlsen	750
1978	Forenkling og forbedring av ulykkesregistret	Haldis Svendsen	1.500
1978	Forslag til bedring av trafikksikkerheten	Arne E. Dahl	200
1978	Bruk av vedtakskjema for skilting	Finn E. Berg	500
1978	Bruk av skjema i forb. med midlert. skiltvedtak i henhold til vegtrafikklovens § 6 og 7	Finn E. Berg og Finn Carlsen	200
1979	Skjemaopplegg for postering av EDB-lister i det eksterne regnskap	Harald Augustson	500
16 forslag		Total premiering	16.200

Vi har også vært i kontakt med flere av våre ansatte for å høre deres syn på forslagsordningen. Siden vi hittil ikke har fått noen forslag fra biltilsynet, vil det være naturlig å be-

gynne der. På den nye biltilsynstasjonen i Larvik fant vi Julius Løkke. Han hadde dette å si om ordningen:



Julius Løkke, biltilsynet Larvik

«Forslagsordningen er interessant og en stor del av de forslag som blir premiert gir verdifulle idéer. At det nå også sendes ut en beskrivelse av forslagene er verdifullt. Det gir andre mulighet til å ta i bruk idéene.

Hans R. Næss (til venstre) og Ivar Antonsen tror at forslagsordningen er for lite kjent.

Å bli premiert for en god idé til arbeidsforenkling stimulerer den ansatte til å forsøke og utføre sitt arbeid på enkleste og mest rasjonelle måte. Man tenker over de enkelte arbeidsoppgaver på en annen måte enn man ellers ville ha gjort.

At vi i biltilsynet i Vestfold har vært dårlige til å benytte ordningen, kan sikkert skyldes flere forhold. Vi har tidligere ligget litt på siden av vegetaten, og dette har nok ført til at forslagsordningen har vært for lite kjent. Her i Vestfold har vi kanskje først og fremst vært opptatt av det å skaffet oss nye moderne lokaler.

Andre ting har kommet i annen rekke. Dette er nå i ferd med å bedre seg og vi er også slått sammen med vegetaten på fylkesplanet. Vi får håpe at disse ting vil medføre at vi i biltilsynet blir flinkere til å benytte oss av forslagsordningen».



Også ute i driften har vi fått synspunkter på forslagsordningen. På vegstasjonen i Sande slo vi av en prat med Ivar Antonsen og Hans R. Næss. De mente at forslagsordningen nok er for lite kjent og at dette bl.a. skyldes at det er få forslag som er fremmet i forbindelse med den daglige driften i vedlikeholdet. Dette gjør sitt til at interessen for ordningen blir liten blant de ansatte. De trodde også at det er vanskelig for mange å få tegnet ned og skrevet en redegjørelse om det som blir gjort. Dette kan også være en årsak til at det kommer inn så få forslag.

På Ås vegsentrar har vi vært i kontakt med Gunnar Eriksen som også har synspunkter på forslagsordningen:



Gunnar Eriksen, Ås vegsentrar.

«Jeg kjenner nok for lite til forslagsordningen og hva den går ut på, men er av den oppfatning at ikke alle forbedringer og forenklinger bør premieres. Det er sikkert mange

ting som blir gjort rundt omkring på de forskjellige arbeidsplassene som har betydning for bare denne spesielle arbeidssituasjonen. Vi bør være forpliktet til å utføre det arbeidet vi er satt til på beste og letteste måte. Derfor syns jeg ikke det er grunn til å premiere slike lokalpregede forenklinger.

Noe annet blir det når forbedringer og forenklinger også kan være til hjelp for andre. Da syns jeg forslagsordningen bør kunne nyttes».

I 1980 har det i Vestfold hittil ikke blitt premiert et eneste forslag. Vi har fått tilsendt en oversikt over premierte forslag fra andre fylker. Som vi ser av oversikten er de fleste forslag blitt premiert lokalt.

Bruk lys – RIKTIG!

MØT IKKE

MEDTRAFIKANTER

SLIK:



MEN SLIK:



BRUK NÆRLYS

FORSLAGSORDNINGEN:

**OVERSIKT OVER PREMIERTE
FORSLAG 1. HALVÅR 1980**

FORSLAG	FORSLAGSSTILLER	REF. NR.	PREMIE
SPRENGNING Utstyr for drilling av lim- patroner ved bolting av fjell.	Martin Norevik og Edmund Hovlandsdai Sogn og Fjordane	14-1	L 1.500,- + 1.000,-
BRUER OG KAIER Forskalingssystem for bru	Tore Tagholdt Rogaland	11-80	L 500,-
VINTERVEDLIKEHOLD Brøytespett	Arnfinn Skybakkmoen Hedmark	04-4	L 1.000,-
SKJEMAER Meldingsskjema til telefon- og ekspedisjonstjenesten om tjenestefravær	Målfrid Crosby Rogaland	11-70	L 300,-
ADMINISTRASJON/RUTINER Materialstempel for fakturaer.	Nancy Austigard Møre og Romsdal	15-14	L 400,-
MASKINER OG UTSTYR Forankring av borrhigg	Viggo Ruud Akershus	02-1	1.000,- (Tidl. prem. m/ kr. 1.600)
Ombygging av regulerings- system på ATMO M 7	Kjell Nordvik Hordaland	12-32	L 400,-
Lasterampe for grus-silo til knuse- og oljegrusverk	Anders Noddeland Aust Agder	09-18	L 600,-
Utstyr for nedsetting av brøytestikk	Odd Thraning Nordland	18-1	2.000,-

L foran premiesum = Premiært lokalt

Ordet fritt

RESPEKT FOR SKILT

Vegen og Vi hadde i nr. 4 en leder om vårt ansvar for arbeidsskiltingen og derved vårt ansvar for at trafikanterne skal respektere denne. Hvordan står det så til med dette her hos oss i Vestfold? Mitt svar er: Ikke så bra som det burde! I løpet av forholdsvis kort tid har jeg f.eks opplevd:

- Skilt med 80 km/t på venstre side av E18 og skilt med 50 km/t på høyre side – på samme sted.
- Forbikjøringsforbud som ikke er opphevet.
- Fartsgrenseskilting som ikke er opphevet etter arbeidsstedet.
- Helt unødvendig arbeidsskilting om kvelden når intet arbeid pågår.

Dette frister meg til å lure på om vi i vegvesenet er dårlige bilister og ikke skjønner hva skiltene betyr, eller er det «bare» det at vi ikke viser nok omtanke når vi setter opp våre skilte? Det som er viktig i denne forbindelse er å huske at dårlig og ukorrekt skilting av våre arbeidssteder medfører farligere forhold på vegen både for trafikanterne og for oss som har vegen som arbeidsplass.

Rett skal være rett, vi har blitt mye flinkere med årene, men gode nok er vi ennå ikke. Men det trenger ikke være langt fram, litt ekstra omtanke er nok.

Gunnar Eigeland.

KJEMISK UGRAS . . .

Forts. fra side 7

en spesialutrustet bil, og vi har med en kjentmann på alle arbeider som utføres for oss.

Resultatene har hittil vært gode. Det er en selvsagt forutsetning at forarbeider blir skikkelig utført og at sprøytingen utføres på det rette tidspunkt. I år har vi dessverre hatt et tilfelle i Tjølling hvor sprøytingen har gitt et mindre tilfredsstillende resultat. Slike resultater bør vi unngå i framtiden. Arbeidene er utført i et nært samarbeid med landbruksmyndighetene, og bøndene er glade for at vi nå har satt i gang med en bekjempelse av ugraset på vegkantene.

At dette er tiltak som landbruket ser positivt på, går også fram av en artikkel i Bondebladet nr. 25 i juli måned. Det går her fram at vegkanter og skråninger er viktige spredningskilder for ugras. Dette har Norges Bondelag slått fast i et brev til Vegdirektoratet. I brevet går det fram at denne ugrasplagen er det nå på tide å gjøre noe med, og Bondelaget foreslår et samarbeid mellom vegmyndighetene og berørte grunneiere. Dette vil kanskje føre til at vi i årene framover kommer til å bruke kjemiske sprøytemidler i langt større grad enn i dag – vi får se.



VELFERDS- MIDLENE FOR 1980

Bevilgningen til velferdsformål og SU/AMU/KU virksomheten er i år på til sammen kr. 63.000.

I samarbeidsutvalgets møte 17. april i år foretok utvalget en foreløpig fordeling. Resten ble fordelt på møtet 26. juni. Fordelingen ser slik ut:

Hyttene	kr. 17.000
Vega	kr. 10.000
AMU	kr. 2.000
KU biltilsynet	kr. 2.000
Ekskursjon vegkontoret/ julekaffe driften	ca. kr. 16.000
Pensjonisttur	ca. kr. 11.000
Info.møter for ansatte	ca. kr. 5.000
Til sammen	ca. kr. 63.000

Det som ikke blir benyttet under de forskjellige områder i løpet av året vil tilfalle Vega.

SU diskuterte hvordan velferdsmidlene burde disponeres i framtiden uten at det ble fattet noe vedtak. SU er interessert i å få inn synspunkter fra de ansatte på hvordan velferdsmidlene bør brukes i framtiden. Vestfolder'n vil derfor oppfordre de ansatte til å komme med forslag. Velferdsmidlene skal brukes til tiltak for de ansatte. Benytt derfor sjansen til å kunne være med på å bestemme hvordan midlene skal benyttes. Forslag kan sendes fra enkeltpersoner eller grupper av ansatte. Forslagene sendes til Samarbeidsutvalget v/sekretæren.

NYTT REDAKSJONS-RÅD

Samarbeidsutvalget har i møte 26. juni d.å. oppnevnt nytt redaksjonsutvalg for Vestfolder'n. Det nye rådet, som trådte i kraft 1. juli, har fått følgende sammensetning.

Representant for biltilsynet:
inspektør Tore Kavli

Representant for oppsynsmennene:
oppsynsmann Haakon Møyland

Representant for vegtjenestemennene:
lagerformann Ørnulf Johannessen

Representant for vegkontorets ansatte:
ingeniør Reidar Jørgensen

Representant for vegkontorets ledelse:
driftssjef Trygve Rognan

Vi i redaksjonen vil benytte anledningen til å ønske det nye rådet lykke til med arbeidet, og samtidig takke det gamle rådet for det samarbeid vi har hatt siden bedriftsavisen kom i gang i 1974.



**I MØRKETIDEN
SE OG BLI SETT
BRUK REFLEKS**

Ulykkesstatistikken viser:

VI BLIR FLINKERE I TRAFIKKEN

Nå foreligger ulykkesstatistikken for 1. halvår 1980. Den viser at det hittil i år har vært registrert til sammen 193 ulykker i Vestfold. Tallene vil kunne ventes å stige noe på grunn av etter-sendte politirapporter, men nedgangen fra 1979 blir på ca. 17-18%. I fjor var det i det samme tidsrommet 235 ulykker.

Hvis vi ser på de to foregående år, var det i 1977 og 78 henholdsvis 323 og 309 ulykker. Nedgangen i ulykkestallene de siste 2 årene er så positive at man kan begynne å spørre seg hva årsaken til dette kan være. Vestfold er'n vil følge utviklingen nøye, og vi vil i et senere nummer komme tilbake til mulige årsaker til denne positive utviklingen.

**STOFF TIL
NESTE NUMMER
må sendes
redaksjonen
innen
30. sept. 1980**

Personallytt

50 år

Sverre Sjue, 7. september

60 ÅR

Wilhelm Gustavsens, 6. september

VI ØNSKER VELKOMMEN

Anne Tjøm,
planavd. Vegkontoret
Eileen Jensen,
adm./øk.avd. Vegkontoret
Lars Øygard,
biltilsynet Vegkontoret
Elisabeth Bratås,
planavd. Vegkontoret

Aslaug Bergan, Ås vegsentral
Irene Enerud, Sande vegstasjon
Svein Utkilen, Tekn. rasj.
Solveig Brekke, Biltilsynet,
Larvik

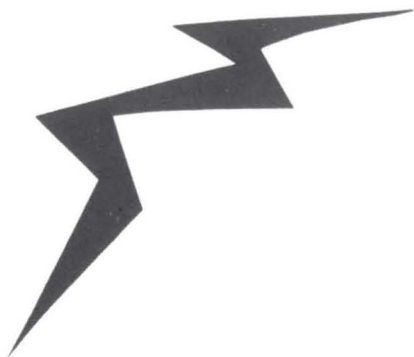
TAKK FOR GODT SAMARBEID

Åge Andersen,
grunnseksj. Vegkontoret
Sylvi Skogsholmen,
adm./øk.avd. Vegkontoret
Vidar Sending,
vedl.avd. Vegkontoret
Ragnar Eckhoff,
planavd. Vegkontoret
Bertil Brudeseth,
planavd. Vegkontoret
Nina Wiik, Biltilsynet, Larvik
Vivi Arnesen, Biltilsynet, Horten
Lisbeth Hynne,
planavd. Vegkontoret
Kari Anne Askjer,
biltilsynet, Horten

PENSJONISTER

Hans Karl Lepperød

har du
forslag til
bedre



VERNETILTAK

bruk forslagsordningen



Statens vegvesen
Samarbeidsutvalget