



Statens vegvesen *1864 - 1989* 125 år

Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfold

Arbeidsmarkedstiltak:

KRAFTIG FORSERING AV E18 I SEM OG STOKKE!

Regjeringen går inn for en ekstrabevilgning på flere titalls millioner kroner mill til E 18 anlegget i Sem og Stokke i inneværende år. Det er også muligheter for ytterligere midler

neste år. Bevilgningene er en del av tiltakspakken mot arbeidsløshet som nå legges fram.

Side 3



Veg og miljø

I et morgenkåseri like før jul fabulerte forfatteren Margrethe Skjelbred over spørsmålet om hvem som har skapt jorda. Den lille femåringen som spurte, lurte selv på om det kunne ha vært vegvesenet. Forfatteren mente det var ganske skremmende "at den jorda vi er iferd med å overlate te ungene våre, den ser sånn ut at de trur det er Vegvesenet som har skapt ho". Og hun fortsatte: "Og enda meir skremmande er'e jo at ho langt på vei ser ut som om de skulle ha rett". Utsagnet var nok ikke ment som noen heder til vegvesenet, dessverre. Snarere ønsket hun å gi lytterne et bilde av etaten som en mektig og negativ kraft i lokalmiljøet.

Det er selvfølgelig ikke til å unngå at en etat med så stor samfunnsbetydning tidt og ofte kommer i skuddlinjen. Vi disponerer store ressurser og griper direkte inn i landskapet når vi fører fram nye veger. Likevel vil jeg hevde at vi på mange måter er med på å gjøre samfunnet vårt mer miljøvennlig. Nye veger føres utenfor boligstrøk og gjør det mulig å

planlegge for et tryggere og og renere livsmiljø. Gjennomgangs- trafikken må bort fra byene. Dette har vi fått til i Holmestrand og delvis i Larvik. I 90-årene står forhåpentligvis Tønsberg og Horten for tur. De aller fleste større vegprosjekter i Vestfold kan sees i et slikt lys. Vårt siktemål er å samle mest mulig av trafikken til få og gode hovedårer for derved å bedre miljø og sikkerhet i boligområder og sentra.

La meg også nevne vår innsats for gående og syklende ved bl.a. bygging av gang- og sykkelveger. Vi bygger busslommer og leskur og bidrar på annen måte med å legge forholdene til rette for kollektivtrafikken. Dette bidrar også til et godt miljø.

Noen anklager oss for å arbeide for økt trafikk og dermed økt total forurensing. Dette er å snu virkeligheten på hodet. Det er den sosiale og økonomiske aktiviteten i et samfunn som skaper trafikk. Selv om også vegstandarden har noe betydning for veksten i trafikkmengden, har denne, på det nivået vårt vegnett i dag befinner seg, mindre betydning. Dersom ikke vegkapasiteten er tilstrekkelig, får vi køkjøring, gjennomkjøring i boligområder, sentra og andre steder og dermed økt forurensing.

Samtidig taper vi millioner på grunn av forsinkelsene og økte transportkostnader.

Hittil har vi utvilsomt ikke vært flinke nok til å gjøre folk kjent med de mange positive miljøeffektene av vår virksomhet. Her ligger det en stor oppgave foran oss. En annen sak er det at vi bør gå nøye gjennom virksomheten vår og vurdere hvordan vi kan fokusere enda mer på hensynet til miljøet. Alt vi gjør må bygge på en avveining mellom målene framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø. Tiden er kanskje inne til å danne seg et klarere bilde av hvilken vekt miljøsidene skal ha i denne avveiningen.

Forhåpentligvis vil det en gang bli slik at et spørsmål som det Margrethe Skjelbred refererte på radioen vil være til heder for vegetaten.- Ja, det er Statens vegvesen som har fjernet gjennomgangstrafikken fra byen og boligområdet vårt, gutten min! Det er de som har gjort nærmiljøet vårt til et trivelig og trygt sted å leve for liten og stor. Skal vi noen gang nå dit, må vi både styrke vår miljøverninnsats og satse mye på å gi folk et riktig bilde av den jobben vi gjør.

Arbeidsmarkedstiltak

Sysselsettingsmillioner gir

E 18-ÅPNING 1.7.90



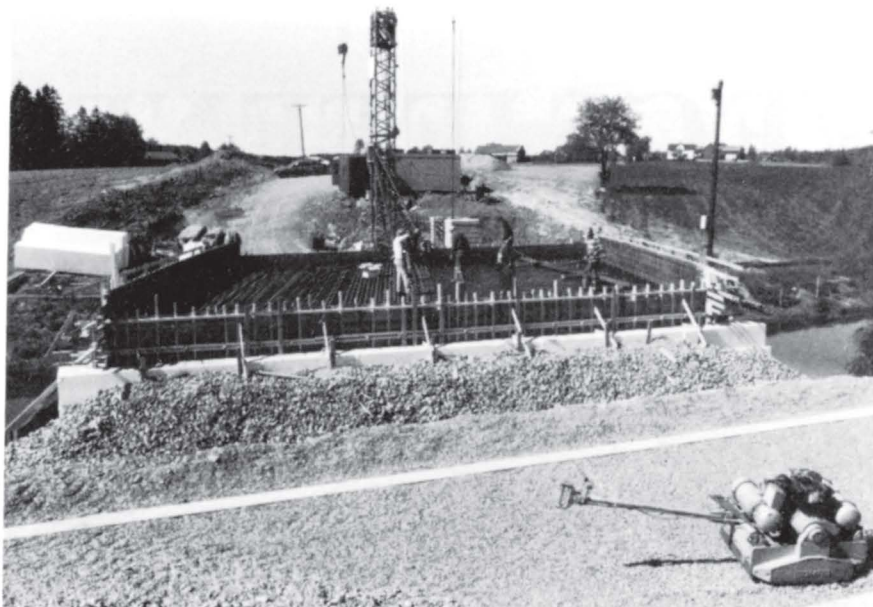
Erik Thomassen

- Den viktigste konsekvensen av de ekstra investeringsmidlene til E 18 er at vi kan åpne E18 utenom Semsbyen tre måneder tidligere enn planlagt, sier Andreas Setsaa til Vestfolder`n. Dette betyr at vegen kan stå ferdig til sommertrafikken neste år. Sysselsettingsmidlene gir oss også muligheter til å drive E 18 -anlegget på en mer rasjonell måte, legger han til.

Statens vegvesen vil komme i gang med forberedelsene i Stokke ett år tidligere enn det som var planlagt. Det vil bli bygd en del bruer og det er også viktig at en vil få utnyttet fjellmasser fra Sems-parsellen sørover uten å måtte legge dem i deponi.

-Hva med sysselsettingseffekten? -For vår egen del blir det neppe aktuelt å ta inn flere folk, sier Setsaa. Som en tommelfingerregel kan vi likevekl si at i vanlig anleggsdrift går det 1-1,5 mill. pr. årsverk, på brubygging 0,5 mill.

Brubygging er nemlig langt mer arbeidskraftkrevende enn annet arbeid. I tillegg kan vi regne med at hver ny arbeidsplass gir 1,5 årsverk hos underleverandører etc.



Brubygging gir god sysselsettingseffekt. Bruene på E 18-parsellen Holmene - Tassebekk er blant de arbeidene som forseres.

De forskjellige avdelingene er allerede i gang med å forserer sin virksomhet. For planavdelingen og grunnseksjonens del vil dette særlig gjelde for parsellen Holmene - Tassebekk i Stokke. På E 18-anlegget har man allerede lagt om takten med tanke på å bli ferdig til sommerferien neste år. Problemet er dekkeleggingen. Blir vinteren neste år lang og kald får man liten tid til å gjøre ferdig dekkeleggingen før sommeren. Det gjelder derfor å få tatt mest mulig denne sesongen og forberede slik at en kan gå i gang straks telen går neste vår.

-Klarer vi å absorbere en slik kraft-

ig økning uten videre, Setsaa?

-Ja, det må vi klare. Dette blir en utfordring for hele vår virksomhet og for hele organisasjonen. En utfordring vi ser fram til.

-Gledelig at akkurat vi er valgt som mottakere av sysselsettingsmidlene?

-Javisst. For Regjeringen har det vært en forutsetning at pengene skulle gi god effekt for samfunnsøkonomien. Prosjekter som løste betydelige transportproblemer ble derfor valgt. At vi ble med viser at man tar alvorlig på våre investeringsbehov og at E 18-prosjektene de betraktes for samfunns gavnlige



Driftskonferansen

Driftskonferansen 1989 ble avviklet på Grand hotell i Larvik 14. og 15. februar. På deltakerlisten stod det ca. 80 navn fra driftsavdelingene, adm.øk, plan og ledelsen. Sentralt i diskusjonen sto produktivitetsutviklingen og konkurransesituasjonen. I Vestfold skal vi se nærmere på spørsmålet om innføring av resultatbonus. Dessuten trykker vi Renny Bøhmers innlegg på konferansen. Renny er formann i vedlikeholdsområde 03.

Resultatbonus:

VEGSJEFENE SIER JA NAF SIER TJA !



Erik Thomassen

Vegdirektoratet har foreslått at man fra årsskiftet 1988/89 skal prøve ut et opplegg med gruppevis resultatlønnfastsettelse i utedriften. Saken ligger nå til utredning i Samferdselsdepartementet. Dersom det blir ja fra dem, vil det komme i gang forhandlinger mellom Vegdirektoratet og Arbeidsmannsforbundet om gjennomføringen av systemet.

Om Norsk Arbeidsmannsforbunds holdning til resultatbonus sa hovedtillitsvalgt Hans Thv. Kittelsen: - Noen i forbundet sier bestemt nei, men de fleste mener vi kan prøve på stramme betingelser. Dette blir da også NAFs holdning. Kittelsen understreket at det var særlig viktig at resultatet av et nytt lønnsystem ikke måtte bli at vi fikk et A- og et B-lag i Statens veg-

vesen. Samtidig er det viktig at ikke resultatlønnssystemet utvikler seg til det pro-forma akkordsystemet man var glad for å bli kvitt for en del år siden.

Det er helt klart at man både fra ledelsen og de ansattes side ser klare problemer knyttet til hvordan man skal organisere resultatlønnssystemet. Særlig i vedlikeholdet hvor arbeidsoppgavene er uensartede og vanskelige å måle, er dette et problem. I følge Kittelsen er det da også i hovedsak i vedlikeholdet man er skeptisk til å innføre systemet.

Det mest nærliggende utprøvningsområdet for resultatlønnssystemet er på egenregi-kalkylearbeider på anlegget. Vegdirektoratet ønsker imidlertid å utprøve systemet såvel i anlegg generelt som i vedlike-

et, på plan og i maskin. Hensikten med å forsøke resultatlønnssystemet er å motivere til større innsats. Maksimalt skal det være mulig å ta ut inntil 10 kroner ekstra i timen i resultatbonus. På egenregikalkylearbeider tenker man seg et system der all dokumentert produktivtetsvekst skal komme de ansatte til gode i form av bonus. For andre arbeidere vil dette være tilfellet når produktivitetforbedringen overstiger 2% i forhold til fjoråret.

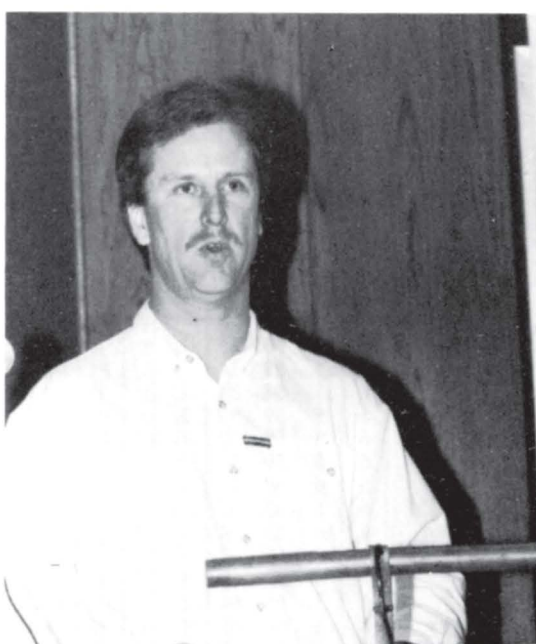
Dersom Samferdselsdepartementet går inn for opplegget, vil det etter forhandlinger med NAF bli utprøvd i flere fylker over en to-års periode på ulike typer arbeidere. Hans Thv. Kittelsen så gjerne at Vestfold ble med som et av prøvefylkene. En eventuelt ny lønnslov kan imidlertid kanskje komme til å føre til at forsøkene må utsettes.

Formannens situasjon: FRUSTRERENDE FYLKESVEGER



Renny Bøhmer

Formannen i dag arbeider selvstendig i den grad budsjett og bevilgninger tillater det. Men det er vel ikke til å stikke under en stol at disse har blitt ganske små etterhvert, spesielt på fylkesvegsiden. Dette resulterer i at arbeidet i stor grad blir konsentrert om riksvegene. Og at man kanskje sitter igjen med en følelse av at man gjør ting der som ikke haster så veldig i forhold til det som burde ha vært gjort på våre nedslitte og elendig vedlikeholdte fylkesveger.



Renny Bøhmer: Fylkesvegbudsjettene kan virke demoraliserende

Formannen kommer på en måte i konflikt med seg selv hele tiden, hvis man skal se rent behovsmessig på tingene. Det er en fare for at det på litt sikt kan virke så demoraliserende at ingenting lenger blir viktig å gjøre. Man blir lat. Dette er en snikende fare som en kanskje bør ofre en tanke på for å unngå.

Ellers ser jeg formannen som en kjentmann i roten sin som skal lære å kjenne dens svakheter og hvor man må sette inn arbeidstygden ved f.eks hard nedbør i form av regn eller snø. Det er også hans oppgave å sørge for at lagkame-

raten sitter inne med de samme kunnskapene slik at de kan utfylle hverandre 100 %.

Rotelagets organisasjon slik den er i dag, virker for meg hensiktsmessig med 2 mann som kan utfylle hverandre og som foretar de fleste arbeidsoperasjoner så sant det ikke er maskinarbeid. Dette gjør at det blir godt variert arbeid for laget, noe som igjen virker positivt inn på trivselen. I andre fylker driver de mer med spesialisering slik at lag f. eks foretar en arbeidsoperasjon f. eks i en sesong (asfaltlapping). Dette blir for ensidig arbeid, som

masseproduksjon i en fabrikk. Det vil også kreve dyrere og mer avansert utstyr for å kunne dekke større områder.

Et problem formannen/rotelaget har i dag er knyttet til arbeid utenfor vegbanen. Jeg tenker da på våre naboer, grunneierne og de steder vegvesenet knapt eier vegen. Det er på slike steder det som regel vokser skog og kratt helt inn til vegkanten som skaper siktproblemer i kryss og svinger.

Stort sett er naboene våre greie,
forts. side 8



OPPLÆRINGSPLAN

OPPLÆRINGSTILTAK	* O M R	**kode			*** F O R M	Ant. dgr.	Gjennom- førings- tidspunkt	Sted	Målgrupper	Ant. del- tak- ere
		A V D	E M N	D E L						
Grunnseksjonskonferanse, regionalt	1	2	26	10	R	2	jan.	Vestfold	grunnseksj.	7
Kartdagene 1989	1	2	25	15	E	3	vår		landmålere	1
Forh.rett/teknikk land-/skogbruk	1	2	26	15	R	2			gr.erververe	4
GPS-satelitt målinger, NIF/NITO	1	2	25	15	E	3			landmåler	1
Landmålingskurs V.Karttekn. For.	1	2	25	15	E	1		Vestfold	grunnseksj.	3
Bompengesystemer	2	2	21	10	L	1	vinter	Tønsberg	hovedpl. 1/øk	5
Finansiering/investering	1	2	02	02	E				øk/utredere	3
Lederopplæring	1	2	01	01	L	2	vår	Tønsberg	pl.sj/seksj. 1	4
Støy i plansammenheng	5	2	20	16	L	1	vinter	Tønsberg	tekn. saksbeh.	10
Fasadetiltak	5	2	20	16	L	1	vinter	Tønsberg	tekn. saksbeh.	10
Nye vegnormaler	2	2	20	16	L	1	vinter	Tønsberg	tekn. saksbeh.	10
Vegen i landskapet	5	2	20	16	L	1	vinter	Tønsberg	tekn. saksbeh.	10
Kostnadsberegning av veger	2	2	20	16	L	1	vinter	Tønsberg	tekn. saksbeh.	10
Nye byggeplannormaler	2	2	20	17	L	1	vinter	Tønsberg	tegnere	4
Formelle prosesser i vegplanbygg. EEU	2	2	20	16	E	10	høst	NTH	tekn. saksbeh.	1
Lay-out, presentasjonsteknikk	2	2	20	17	L	1	vinter	Tønsberg	tegnere	4
Effektivisering av arb.dagen	2	2	06	16	L	1	jan./feb.	Tønsberg	tekn. saksbeh.	12
Trafikkseksjonskonferanse	4	2	20	16	R	2	høst		tekn. saksbeh.	12
Skiltplanlegging	2	2	27	16	L	1	høst	Tønsberg	tekn. saksbeh.	20
Skiltplanlegging	2	2	27	16	E				tekn. saksbeh.	1
Rundkjøringer	2	2	22	16	L	1	vår	Tønsberg	tekn. saksbeh.	20
Vegbelysning	2	2	22	16	L	1	vår	Tønsberg	tekn. saksbeh.	20
Trafikkavvikling	3	2	20	16	L	1	høst	Tønsberg	tekn. saksbeh.	5
Trafikkavvikling	3	2	20	16	E				tekn. saksbeh.	1
Etterutdanning NTH 2. halvår	2	2	20	15	E	90	høst	NTH	tekn. pers.	1
Lederutvikling	1	5	01	01	E/L	1			ledere	10
Rekruttering	1	5	01	01	E	2			leder	1
Veg-lys	6	5	50	16	L	1			tekn. saksbeh.	1
Nye instrumenter	2	5	03	16	L	1			tekn. saksbeh.	1
Praktisk skiltplanlegging	3	5	27	12	R	2			merk. saksbeh.	1
Vedlikeholdsstandard	6	5	50	00	L	2			oppsyn/v.tj.m.	95
Generell vegbygging	6	5	59	34	L	1			oppsyn	12
Inspeksjonskontroll bruer	6	5	54	34	L	1			oppsyn	10
Bruk av motorsag	6	5	59	30	L	1			form./fagarb.	12
Teknisk kvalitetssikring	6	5	59	30	L	2			lab.prs.	2
Laboratoriekurs	6	5	59	30	E	1			lab.pers.	20
Brannslukking	6	6	69	30	L	1/2	vinter	Ås	alle	20
Hydraulikk	6	6	63	62	E/L				mekanikere	2
Verkmesterkonferanse	6	6	63	34	E	3-4			ledere	2
Sertifisering av løfteutstyr	6	6	69	32	E	4			maskininstr.	1
Servicekurs lastebiler	6	6	63	62	E	3-4		Volvo Norge	mekanikere	2
Introduksjon, ny feiebil	6	3	64	61	L	1	vår	Ås	sjåfør/mek.	10
Introduksjon, ny gravemaskin	6	3	64	61	L	1	vinter	Ås	sjåfør/mek.	5
Introduksjon, nye lagsbiler	6	3	64	61	L	1	vinter	Ås	sjåfør/mek.	8
Sveisekurs, aluminium	6	6	63	62	L	2-3		Ås	sveisere	3
Elektro VW-LT, trinn II	6	6	63	62	E			Oslo	mekaniker	1
Lagerformannskurs, I	6	6	62	39	E	5			lagerformann	1
Teknisk førstehjelp	6	6	60	61	L	1	vinter	Ås	sjåfør	20
Bruk og vedl.h. av motorsag	6	6	64	36	L	2	vinter	Ås	nytilsatte	9
Kjøring av veghøvel	6	6	64	61	L	2	vinter		reserveførere	2
40 t kurs for maskinførere	6	6	64	61	E	5	vinter	Sandefjord	reservefører	1
Kjøring av totemaskin	6	6	64	61	A	1	vinter	vegstasjon	brøytevakt	1
Trafikksikkerhetspakken	4	8	82	87	L	5	vår		tekn. pers.	2
Vogntogkurs	4	8	81	88	E	3	høst	Beitostølen	utekontr.	1
Fører kort C, D, CE	4	8	82	87	L				tekn. pers.	2
Fører kort CE, videreføring	4	8	82	87	L				tekn. p. Tbg/L	3-4
Lokal saksbeh. oppl. biltilsynet	1	8	80	82	L	2			seksj.l. m. fl.	15
Forventede kurs	4	8	80	80	E					?
Tekn. kurs, ABS, katalys., turbo, 4WD	5	8	81	86	L	2			tekn. pers.	10
Kjøretrening vogntog, STLS, gr.k.	4	8	82	87	L/E	5			nye sensorer	4
Ulykkesetterforskning	4	8	85	86	L	3	vår		tekn. pers.	8-10
Kundebehandling, videreføring	1	8	07	80	L	2x1			alle	50
Kjøretrening, vogntog	4	8	82	87	L	3-5			sens. m/gr. k.	3-5
Teknisk kurs, videreføring	4	8	81	86	L	3			tekn. pers.	13
Mellomleder kurs	1	8	01	02	R/L	2			ledere/mel.l.	16
Produksjonsstyring/prod. oppfølgn.	6	4	31	15	S/L				tekn. pers.	2
Etterkalkyler/sluttrapporter	6	4	31	15	S/L				tekn. pers.	1
Lønns-prosess og maskin rapp.før.	6	4	40	34	L	1		lokalt	oppsynsmenn	4
Fjellsprengning/sikring (Dyno?)	6	4	33	34	E	2			oppsynsmenn	4
Bruk av lasere	6	4	40	30	E/L	1			driftspers.	3
Opplæring av asfaltkontrollør	6	4	75	38	A			lokalt	vegtj.m.	1
Entreprisebehandling (NIF?)	6	4	21	15	E	2			tekn. pers.	1
Vinterstøp betong (NIF?)	6	4	76	15	E	2			tekn. pers.	3
Vinterstøp betong, lokalt	6	4	76	30	L	2			vegtj.m./opps.	12
Driftsplanlegging/driftsteknikk	6	4	31	30	S/L	2			driftspers.	9



OPPLÆRINGSTILTAK	* O M R	**kode			*** F O R M	Ant. dgr.	Gjennom- førings- tidspunkt	Sted	Målgrupper	Ant. del- tak- ere
		A V D	E M N	D L T						
Generell vegbygging	6	4	30	30	L/R	3			driftspers.	5
Tyngre masseflytting	6	4	40	30	S/L	2			tekn. pers.	1
Nivellering (MEF?)	6	4	40	34	E	3			oppsynsm.	1
Tilsetningsstoffer i betong, epoxy	6	4	76	34	E/L	2			oppsynsm.	2
Grøftesikring	6	4	40	34	E	2			oppsynsm.	1
Strategiplanlegging	6	4	21	15	E	2			tekn. pers.	1
Etterutdanning NTH	6	4	40	15	E	90	vår	NTH	tekn. pers.	1
EEU-kurs betongteknologi, NTH	6	4	76	15	E	10		NTH	led/tekn. p.	3
Erstatningssaker	1	1	11	12	R/E	2-3			merk. pers.	1
Erstatning/skjønn	1	1	11	12	E	2			merk. pers.	1
Omsetning av eiendom	1	1	11	12	E	2			merk. pers.	1
Internkontroll	1	1	02	16	E/S				tekn. pers.	1
Økonomikonf. regional	1	1	02	12	R	2			merk. pers.	2
Personalkonf. regional	1	1	113	12	R	2			merk. pers.	4-6
Regnskapskurs, regionalt	1	1	02	11	R	2			merk. pers.	5
Økonomianalyse	1	1	02	12	E/S				merk. pers.	1
Økonomistyring	1	1	02	12	E/S				merk. pers.	1
Voksenpedagogikk	1	1	17	12	E				merk. pers.	1
Etterutdanning på fritid	1	1	19	12	E		1988/89	lokalt	merk. pers.	5
Drift-operativmiljø, ND	1	1	09	11	E	2			driftsansv.	1
Halvårig EDB-utdanning BI/FAD	1	1	09	11	E	85	jan.-juni	Oslo	arkivpers.	1
Personaldatasystemet	1	1	09	00	L	1/2	jan.?	vegkont.	led/saksbeh.	14
FICS-6 grunnleggende/supplerende	1	0	09	00	L	2	vår	vegkont.	merk./tekn. p.	40
FICS-6 oppgradering	1	1	09	12	L	1	vinter/vår	vegkont.	merk. pers.	3
FICS-6 vedlikehold	1	1	09	11	E	1	vinter/vår	Oslo	adm/øk. avd.	3
EDB-konferanse for driftsansv.	1	0	09	12	R	2	jan.	Gautefall	driftsansv.	4
Kontraksforhold/innkjøp EDB	1	1	09	03	E				adm/øk. avd.	1
Notis-arb.stasjon OWS	1	1	09	12	E/L				adm./øk. avd.	2
Fortran-programmering, ND	1	8	09	12	E	5			biltils.	1
Bruermiljø, ND	1	8	09	12	E	2			biltils.	1
Multirapport, Multi-Software	1	8	09	12	E	1			biltils.	1
EDB-gr. opplæring. Bruk av term.	1	8	09	85	L	1	(3 kurs) vår		tekn. pers.	25
Notis WP	1	8	09	80	L	1	(2 kurs) vår		saksbeh. bilt.	16
FICS, regneark, driftsdata, database	1	8	09	03	L	2			biltils.	15
Kvalitetssikring, AN-KVAL progr.	6	4	09	34	S/L	2			oppsynsm.	2
PC videregående	6	4	09	15	E	2			tekn. pers.	1
EDB-lederopplæring	6	4	09	01	L/A	2			leder, anl.	1
Acto-WP (Vest-Viken?)	6	4	09	31	E	2	vinter		vegtj.m.	1
Bruk av MANCO oppfølgings-system	6	4	09	34	S/E	2			oppsyn	1
Notis-WP	1	0	09	00	L	2	vinter		alle	12
Videregående sluttbrukerkurs	1	0	09	00	L	1	vinter		alle	6
Evt. kurs ny driftsansv.	1	0	09	10	E				driftsansv.	1
EDB-kurs ND	1	2	09	11	E	3		Oslo	merk.p. grunn	1
EDB-kurs LA, lagerstyringsprogr.	6	6	62	31	E/S				lagerbetj.	1
Notis RG, rapportgen. ND	6	5	09	02	E	4		Porsgrunn	tekn. pers.	1
Cobol Basic, ND	6	5	09	02	E	4		Porsgrunn	tekn. pers.	1
Bru-reg. EDB	6	5	54	15	R	2			tekn. pers.	1
PC-opplæring, økonomistyring	1	5	09	15	E	2			tekn. pers.	1
Gen. PC-opplæring, trinn I og II	1	0	09	00	L	3		Tønsberg	alle	15
PC ACTO/notis	1	5	09	30	L	2		Tønsberg/Ås	oppsyn/ktr.p.	16
PC nettverk	1	5	09	30	L	1		Tønsberg/Ås	oppsyn/ktr.p.	12
PC-ANPROD	1	5	09	30	L	1		Tønsberg/Ås	oppsyn/ktr.p.	12
PC-DRIFT	1	5	09	05	E	4			dr. ansv. PC	1
Operatørmiljø, ND	1	8	09	81	E	2			driftsansv.	1
Drift II, ND	1	8	09	81	E	5			driftsansv.	1
SNA-drift, ND	1	8	09	81	E	3			driftansv.	1
Driftsteknikk, oppsyn	6	0	30	34	R/L	5	vinter		oppsyn	30
Akt. eksterne kurs (NIF, NTH m. m.)	1-6	0	00	00	E				alle	
Saksbehandlerkurs 1988/89	1	0	00	00	R	12	vinter	div.	vegktr/bilt.	6
Saksbehandlerkurs, 1989/90 (15 dg)	1	0	00	00	R	5	vinter 89/90	div.	vegktr/bilt.	6
Skoleringsforum i samf. pl.l.	1	0	03	01	E	6	vinter	Bolkesjø	ledere	2
Driftskonferanse	1	0	30	00	L	2	14.-15. feb.	Larvik	alle akt.	85
Mellommenneskelig samspill (KI)	1	0	13	00	L	1/2	vinter	Tønsberg	alle akt.	45
Studiering, «Mer enn en jobb»	1	0	00	00	L/E			vegktr.	akt. delt.	8
FAD										
Innføring i EDB	1	1	09	11	E	5		Oslo	fellestj.	2
Ferielov	1	1	13	12	E	2			pers.seksj.	2
Formidlingstekn., gj.før.metodikk	1	1	17	12	E	5			adm./øk.	2
Kontorarbeid, etteropplæring	1	1	10	11	E	5			fellestj.	2
Kompetanseutvikling	1	1	17	12	E	4			pers.seksj.	1
Lønns- og arbeidsvilkår	1	1	13	12	E	2			pers.seksj.	2
Systemutvikling III	1	1	09	12	E	5			driftsansv.	1
Planleggings- og utviklingssamt.	1	1	01	02	E	3			fellestj/øk.	2
Utvelgelses- og intevjuarb.	1	1	13	12	E	3			pers.seksj.	1
Forum for off. info - Info og ledelse	1	1	05	12	E				info.medarb.	1
Ledelse	1	4	01	01	E	4			oppsyn/tekn. p.	2



Driftskonferansen

forts. fra side 5:

hvis de ikke har fått etaten i vrangstrupen på grunn av en eller annen "småkonge". Vårt ønske er at grunnnavståelsesforholdene blir ordnet opp i. Og at den grunn som blir kjøpt, blir kjøpt med hud og hår og uten muntlige tilleggsavtaler.

Det blir stadig fokusert på effektivitet og produktivitet innen Statens vegvesen. Dette er noe vi må se i sammenheng med de pengene vi har til rådighet. Og da sier det seg selv at produksjonen i alle fall ikke kan bli stor. Men vi kan kanskje se på om vi kan bruke pengene mer effektivt i publikums øyne. La dem få vegene brøytet, høvlet og strødd til rett tidspunkt og med rett redskap og materialer. Publikum krever dette av oss. Jeg mener at dette også burde være et krav som vi i Statens vegvesen Vestfold stiller til oss selv. Husk - vi skal være en service-etat.

For å opprettholde god service i framtida tror jeg vi må tenke i helt andre baner enn det vi gjør i dag. Dagens to vegbudsjett, ett fra stat og ett fra fylket, bør slås sammen til ett. Fylkets vegbudsjett er bare en belastning i dagens situasjon. Med ett budsjett kan vi styre pengene dit hvor det er behov.

Vi har også en "snylter" på vårt budsjett, og det er bykommunene som får en pott av vårt vegbudsjett årlig til å dekke vedlikehold av for dem "naturlig beliggende" riks- og fylkesveger. Min erfaring med dette, så langt som jeg har evne til å se det, er at vi har ingen styring med hva pengene blir brukt til og standardene blir ikke fulgt opp. La oss vedlikeholde egne vegger selv!

Bedriftshelsetjenesten

Slik legger vi opp helsekontrollen:



Bedriftslege Ellinor Hillberg: Vi vil gjerne ha informasjon og kunnskap om hvordan enkeltindividet fungerer i gruppesammenheng. Derfor innkaller vi ofte avdelingskontorvis.

Vi får til stadighet spørsmål om helsekontroller, hyppighet, alder, og nytte. Helsekontrollene deles grovt i to grupper, periodiske og selektive.

Periodiske kontroller er generelle helseundersøkelser som omfatter blodprøver etter alder og risiko, lege/sykepleierundersøkelse, blodtrykk, hørselsprøve, evt. EKG og tonometri. Undersøkelsene og oppfølging blir vurdert ut fra alder, sykdomshistorie, yrkeshistorie og familierisiko. Dette er den den individuelle kontakten og utbyttet av helsekontrollen og samtalen for både arbeidstaker og undersøger. I tillegg vil vi gjerne ha informasjon og kunnskap om hvordan enkeltindividet fungerer i gruppesammenheng. I stedet for å bruke alder som innkallingsgrunnlag, har vi derfor de siste to årene innkallt avdelingsvis/kontorvis. Vi får da oversikt over bedriftskultur, ledelsesmåter, generell trivsel, utviklings- og opplæringsmuligheter, kommunikasjon i linjen osv. Siden det er ca. 1800 arbeidstakere som skal vurderes på denne måten, vil hver avdeling/hvert kontor bli innkallt hvert 3. år. I tillegg er flere arbeidstakere til oppfølging av forskjellige helsemessige problemer i løpet av denne perioden.

Vi er rausere med ekstratimer og konsultasjoner til arbeidstakere over 50 år. Kon-

sultasjoner blir ellers mye brukt til AKAN-arbeid, attføring og omplassering, psykiatri, yrkessykdom og yrkesskader.

Selektive kontroller brukes på arbeidstakere som utsettes for spesielle belastninger, stoffer, gasser, støy osv. De innkalles til regelmessig oppfølging hver 6. til 12 mnd. Dette gjelder hyppigst de som arbeider med løsemidler, bly, asbest o.l., men også avdelinger med mye sykefravær og belastningsslidelser.

Vi har ikke kapasitet til å være primærlegjetjeneste for alle ansatte. Det vi stort sett sier nei til er forkjølelses-/influenseproblemer. Resepter utskrevet primært av annen lege enn bedriftslegen skal helst skrives ut av den behandlende lege for å sikre oppfølging og effekt av medisinene.

Sykemeldinger skrives vanligvis ikke ved telefonhenvendelse. Time er nødvendig. Det er svært streng trykdepraksis på tilbakedatering av sykemeldinger. Vanligvis kan de ikke tilbakedateres mer enn 3 dager.

For 1986 og 1987 hadde vi et snitt på ca. 750 konsultasjoner pr. år fra vegvesenet.

Dette er oppfølging av funn fra helsekontroller og ekstratimer for de som har et helseproblem som kan ha sammenheng med arbeidssituasjonen.

FEIL I PLANGRUNNLAG GAV UGYLDIG PLANVEDTAK



Yngvar Pedersen

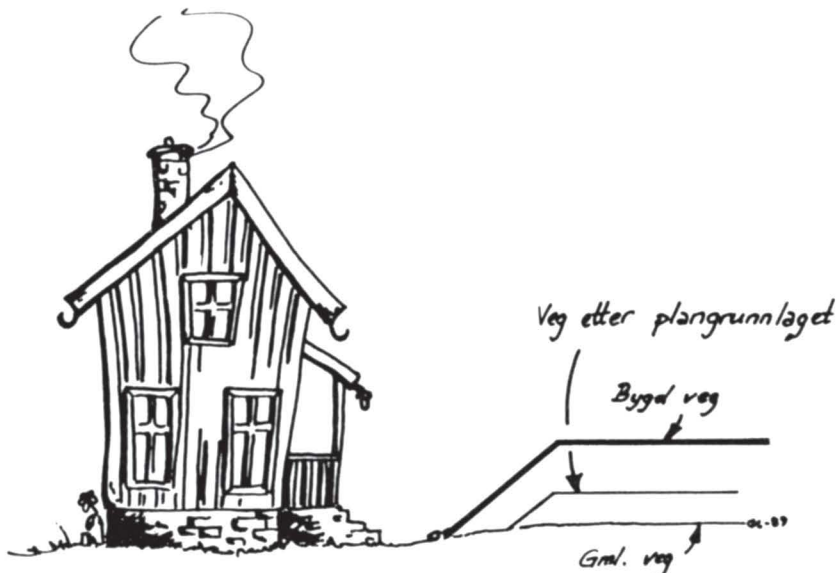
En dom av 15. oktober 1987 ved Hadeland og Land herredsrett tok opp en sak angående gyldigheten av et forvaltningsvedtak - nemlig et vedtak om godkjenning av detaljplan for en parsell av riksveg 35 i Oppland.

Planen ble godkjent av vegsjefen og etter klage stadfestet av Vegdirektoratet med en liten linjeforskyvning. Under bygging av vegen i 1985 ble Statens vegvesen klar over at det forelå en feil i *plangrunnlaget*. Det var gjort en regnefeil slik at tverrprofilene viste feil høydedifferanse mellom den gamle og den nye vegen forbi en eiendom. Tverrprofilene viste at den nye vegen skulle ligge 40 cm høyere enn den gamle vegen, mens realiteten var at vegen skulle ligge 1 meter høyere - m.a.o. en feil på 60 cm.

Det ble av saksøkerne (eierne av eiendommen ved vegen) begjært midlertidig forføyning for å stanse byggingen av vegen. Namsretten tok ikke denne begjæringen til følge og vegen ble bygd ferdig også forbi saksøkernes eiendom.

I rettsaken som fulgte krevde saksøkerne at planvedtaket måtte kjennes ugyldig.

Statens vegvesen erkjente at det forelå feil i det faktiske grunnlaget for vedtaket om bygging av vegen på det aktuelle stedet. Men staten hevdet at av-



gjørende for gyldighetsspørsmålet ville være hva Vegdirektoratet ville ha gjort dersom det hadde vært klar over det riktige faktum da vedtak i klagesaken ble fattet.

Retten var enig i dette synspunktet, men kom til at resultatet kunne ha blitt et annet dersom Vegdirektoratet hadde hatt korrekte opplysninger da vedtak i klagesaken ble fattet, samt at den planfeilen som var begått av vegkontoret var *vesentlig*. Dersom saksøkerne hadde vært klar over at vegen skulle heves med 1 meter i stedet for 40 cm antok retten at *reaksjonene fra disse ville ha blitt sterkere og ville ha kommet tidligere* enn slik det nå skjedde. Retten la også vekt på at det ikke var noe å bebreide saksøkerne i og med at de selv ikke hadde bidratt til den feilen som skjedde under planleggingen. Retten kom etter dette til at plangodkjenningsvedtaket måtte ansees som *ugyldig*.

Å senke vegen ville koste ca. kr. 700.

000. Konsekvensen av dommen er likevel ikke at vegvesenet uten videre er forpliktet til å senke vegen i samsvar med det oppgitte plangrunnlag-opplysningene om ca. 40 cm. høydeforskjell fra gammel til ny veg. Det må imidlertid fattes nytt planvedtak for at det skal kunne foreligge et gyldig vedtak, og dette nye vedtaket kan igjen påklages på vanlig måte etter forvaltningsloven. Et nytt vedtak trenger imidlertid ikke å endre den faktiske situasjonen. Vedtaket kan gjerne være overensstemmende med den etablerte faktiske situasjonen.

Saken viser at det er viktig at en i plansaker er nøye med at det faktiske grunnlaget for et vedtak er korrekt. Direkte gjelder denne saken en planleggingssak, men den generelle lærdommen av denne dommen gjelder alle saker hvor det fattes vedtak, enten det nå gjelder skiltsaker, avkjørselssaker, avskiltingssaker, bilverkstedsaker eller annet.



E 18 i nordfylket

Naturvernforbundets E 18 - forslag:

LITE NYTT OG ALT FOR SENT

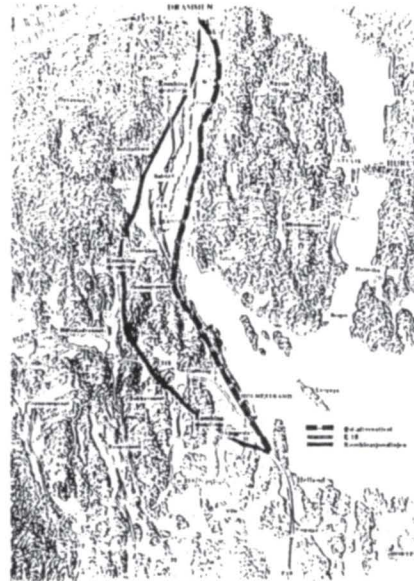


Erik Thomassen

En uke før den avsluttende behandlingen av hovedplanen for E 18 i nordfylket skulle starte i samferdselsstyret la Norges Naturvernforbund og "Aksjon E 18 - rett og slett" fram en alternativ veglinje som skulle spare samfunnet for en milliard kroner og naturen for store inngrep. Utspillet fikk betydelig medieomtale, bl.a. ble det omtalt i Dagsnyttssendingene på radio.

Utspillet bygget på en forstudie av et såkalt "østalternativ", foretatt av konsulentfirmaet GF i Gøteborg. Hva er det så Naturvernforbundet foreslår? Jo, man vil bygge en to-felts veg på strekningen fra Eik til Helland. Gjennom Sande skal vegen gå øst for nåværende E 18. Forbi Holmestrand skal den gå langs sjøen. I følge planen skal nåværende Holmestrandstunnel bli en del av den nye vegen. I hovedsak følger dette alternativet den såkalte "lavlandslinjen" som Fylkestinget har forkastet to ganger (i 1986 og 1988). Lavlandslinjen svakheter var dels at den ble dyrere enn kombinasjonslinjen, dels at den ikke gav noen bedret tilgjengelighet til indre Vestfold.

I følge GFs forstudie skal det såkalte "østalternativet" koste 750 millioner kroner. Dette er 1 milliard mindre enn kombinasjonslinjen. Kostnadsoverslaget er imidlertid så grovt at det vanskelig kan sammenlignes med det som er gjort i hovedplanen for kombinasjonslinjen. Overslaget er dessuten ikke sammenlignbart fordi det baserer seg på en to-felts veg uten noen form for forberedelse for utvidelse til fire felt. Østalternativet gir heller ikke bedret tilgjengelighet til indre Vestfold, slik kombinasjonslinjen gir. Skal



VÄG E18 EIK - HELLAND ÖSTALTERNATIVET

EN FÖRSTUDIE

GF-VÄG OCH TRAFIK

JANUARI 1989

Rapporten fra det svenske konsulentfirmaet inneholder lite nytt og kommer alt for sent.

man sammenligne de to alternativene, må man derfor også regne inn kostnadene knyttet til ny riksveg 318 fra Sande til Hof i "østalternativet".

Trafikken i nordfylket tilsier allerede i dag utbygging til fire felt. Vegen aksjonistene foreslår å bygge vil derfor helt fra begynnelsen av ha for liten kapasitet. Dette vil bli særlig merkbart i helgene om sommeren. Det svenske konsulentfirmaet forutsetter da også at man ved kapasitetsproblemer skal gjøre bruk av eksisterende E 18 gjennom Sande. Det er forøvrig også klart at man må gjøre regning med å bruke vegen gjennom Holmestrand sentrum i ganske stor utstrekning. Det er viktig å være klar over at valget av vegstandard ikke bare har betydning for framkomme-

ligheten. Det skjer f.eks dobbelt så mange trafikkulykker på en to-felts motorveg som på en fire felts veg. En rekke av de alvorlige ulykkene vi hvert år har på E 18 kunne trolig bare vært unngått om vegen hadde hatt standard som fire felts motorveg.

Rapporten som Naturvernforbundet la fram inneholder ingen vurderinger av de miljømessige konsekvensene av "østalternativet". Det synes imidlertid klart at en veglinje øst i Sande vil få sterke negative virkninger. F. eks vil boligfeltene i Skafjellåsen bli skilt fra resten av bygda. Linjevalget i nordre Vestfold vil bli endelig avgjort nå i vår. Da har saken vært diskutert i bortimot 15 år. Det nye utspillet kommer derfor i 14. time.



E 18

MILJØ- HENSYN GIR JUSTERT LINJEVALG



Erik Thomassen

Vegsjefen har justert linjevalget på de omstridte punktene ved Bonden i Sande, Sukkevannet i Våle og Kafe Cecil i Våle når hovedplanen for E 18 i nordfylket nå legges fram til fylkeskommunal behandling. Justeringen av planene medfører at man kommer kommunene og grunneierinteressene i møte. Totalt vil endringene føre til at prosjektet blir 90 millioner kroner dyrere. Vegsjefen mener likevel at endringene kan forsvares ut fra hensynet til miljøet.

Ved Bonden hadde Statens vegvesen først anbefalt en linje på østsiden av gårdene. Denne ville ha vært til ulempe for jordbruket og ville ha skapt en barriere mellom gårdene og resten av bygda. Linjen på vestsiden av Bonden vil medføre relativt store fyllinger og skjæringer. Vegsjefen har likevel funnet å ville anbefale denne. Det vestre alternativet gir forøvrig også en bedre linjeføring.

Ved Sukkevannet vil man nå anbefale at vegen blir lagt på vestsiden. Dette er av hensyn til boligbyggingen i Gullhaugområdet. Sukkevannet vil kunne bli et attraktivt friluftsområde i denne delen av Holmestrand. I stedet for skjæringer, vil en her vurdere en løsning med tunneler gjennom Stuåsen og Knattenåsen. På denne måten vil området kunne bli ytterligere attraktivt for friluftinteressene.

Hovedplanen ble behandlet i Samferdselsstyret 1. mars. Den skal videre behandles i fylkestinget før den kommer opp til endelig behandling og vedtak i Vegdirektoratet. Byggingen skal etter planen starte vinteren 1990/91.

Vestfold arbeidsmannsforening

TILLITSVALGTE OG VERNEOMBUD 1989

Hovedtillitsmann: Hans Thv. Kittelsen

Hovedtillitsmannsutvalg: Hans Thv. Kittelsen (leder), Øyvind Myhre, Øyvind Lindseth

Hovedverneombud: Allan Kristiansen

Varamann: Kåre Holtung

Anlegget:

Oppsynsmann Jens Moen:

Tillitsvalgt: Sverre Larsen

Verneombud: Finn Tore Lie og
Sverre Larsen

Oppsynsmann Dag R. Haugen:

Tillitsvalgt: Per Dag Nordkvelle

Verneombud: Trond O. Bergstrøm

Oppsynsmann: Niels A. Lindsholm:

Tillitsvalgt: Tormod Delesand

Verneombud: Tormod Delesand

Oppsynsmann Kai O. Larsen:

Tillitsvalgt: Kjell Karlsen

Verneombud: Kjell Karlsen

Oppsynsmann Gunnar Stien:

Tillitsvalgt: Torleif Eriksen

Verneombud: Arne Hansen

Vedlikeholdet:

Tillitsvalgte:

Område 1:

Arne Rekstad og Øyvind Lindset

Verneombud:

Irene Enerud og Per Teien

Område 2:

Gunnar Arnesen og Jan S. Bråthen

Gunnar Arnesen og Jan S. Bråthen

Område 3:

Oddmund Nilsen og Renny Bøhmer

Kåre Aasestad og Ole G. Lyngdal

Laboratoriet:

Elisabeth Bratås

Elisabeth Bratås

Skilt/oppmerking:

Kåre Klausen

Gunnar Hansen

Grunnundersøkelser:

Sven Erik Hem

Alfred Stølan

Maskinavdelingen:

Ås vegsentral:

Kåre Holtung og Kjell Helgeland

Nils W. Berg

Biltilsynets vektkontroll:

Magne Hagejordet

Representanter til Arbeidsmiljøutvalget:

Allan Kristiansen

Gunnar Eriksen

Vara: Kåre Holtung

Vara: Johnny Krokeborg



uke ma ti on to fr lø sø
 9 1 2 3 4 5
 10 6 7 8 9 10 11 12
 11 13 14 15 16 17 18 19
 12 20 21 22 23 24 25 26
 13 27 28 29 30 31

1. påskedag: 26. mars

MARS

VI ØNSKER VELKOMMEN:

Anne Marie Høyjord, renholdsbetjent,
E-18-anlegget

TAKK FOR GODT SAMARBEIDE:

Dagrunn Mysen, Grunnseksjonen

ENDRINGER I ARBEIDSOMRÅDE:

Johnny Krokeborg - fra maskinavd. til
planavd. (automatisk trafikkontroll)
Øystein Ludvigsen - fra utredningsseksj.
til engasjement E 18 i nordfylket

RUNDE DAGER:

50 år:

Thore Johansen, 13. mars
Gunnar Moe, 27. mars
Erik Jespersen, 31. mars

60 år:

Grethe Foyen Jensen, 20. mars

Dersom noen skulle være i tvil: VEGAs skidag i Andebu er avlyst pga. manglende snø!
Skigruppa i VEGA

SØKNAD NØDVENDIG FOR Å OVERFØRE FERIE!



Eva Borge

Det vises til tidligere informasjon om den nye ferieloven som var en oversikt over opptjeningsår/ferieår etter gammel lov, overgangsregler, og fram til ny lov. Vi vil i denne omgang komme med noen praktiske opplysninger i forbindelse med avvikling av ferie i 1989, overgangsperioden.

I det forkortede ferieåret, 1/5 til 31/12 1989 har vi kun opptjent 3 ferieuke, d.v.s. 15 virkedager. Arbeidstakere over 60 år har 4 virkedager i tillegg. Det er anledning til

å *avtale* å overføre inntil 2 uker (10 virkedager) fra inneværende ferieår til etter 1/5 1989. Medfører sykdom at ferie ikke blir avviklet i ferieåret kan arbeidstakeren *kreve slik overføring*.

Det presiseres at det må søkes om overføring av ferien. Man trenger ikke noen spesiell begrunnelse, men avdelingsleder må være enig.

I det forkortede ferieåret er pro-sentsatsen for beregning av ferie-penger øket fra 9,9 til 11,2 prosent av feriepengegrunnlaget. For ar-beidstakere over 60 år er prosent-

satsen 2,3 prosent høyere. Dette er gjort for at tjenestemenn skal få samme feriegodtgjøring i over-gangsåret som tidligere.

Det har vært en del fokusert på at det i overgangsperioden bare blir 3 ukers ferie. De fleste har vel nor-malt tatt tre uker ferie i løpet av denne perioden og ventet med siste ferieuke til etter nyttår. Disse vil ikke merke noen forskjell. Men har en vanligvis brukt 4. ferieuke til f.eks. høstjakten, vil en måtte overføre en uke fra neste ferieår. Dette må eventuelt avtales og søk-nad sendes personalseksjonen. Mer informasjon følger senere.