



Statens ^{*1864 - 1989*} vegvesen 125 år

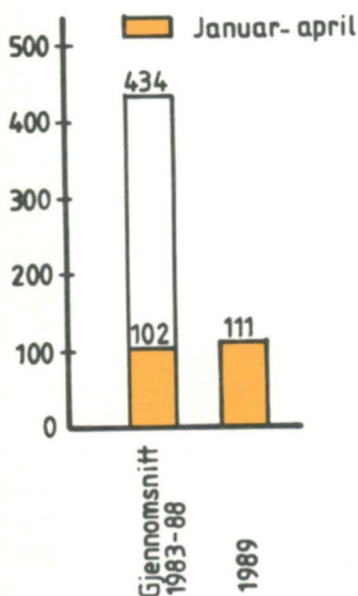
Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfold

Ulykker

21 personskadeulykker i april

Antallet personskader i Vestfoldtrafikken ligger fortsatt noe høyere enn gjennomsnittet for årene 1983 - 88. Trafikkseksjonen opplyser at det særlig var februar som gav negative utslag i statistikken.



Fortsatt uvisst om vegkontoret
s.11

E 18-anlegget i Sem

HEKTISK AKTIVITET

Nå er det full fart framover på E 18 - anlegget i Semsbyen. Etter at Stortinget vedtok Regjeringens sysselsettingspakke 11. april er det bare å stå på om man skal rekke å bli ferdig til den framskutte åpningsdatoen 29. juni 1990.

Midten

NVVP 1990 - 93

GOD FRAMKOMMELIGHET ER OGSÅ MILJØVERN

Regjeringen slår fast at forurensingen i byene skal reduseres. Dette medfører arbeid for bedre flyt i trafikken og redusert trafikkvekst.

Side 3



Fra Vegas midtforsvar til vegsjef i Vest-Agder

Noen stor overraskelse var det ikke da meldingen kom om at Andreas Setsaa, Vegas knallharde midtstopper og driftssjef i Vestfold, kom til å bli utnevnt til vegsjef i Vest-Agder. På vegkontoret var reaksjonene preget av en merkelig blanding av glede og sorg. Man gledet seg på Andreas' vegne, men syntes kanskje egentlig at det var trist å miste en dyktig sjef og en trivelig arbeidskamerat.

Andreas er og blir et ekte fotballmenneske. Da "Fædrelandsvennen" i Kristiansand spurte den nye vegsjefen om han har interesser utenfor jobben, svarte han naturligvis at: "jo, han var interessert i fotball" og at han gledet seg over at Start nå var tilbake i 1. divisjon. Og hvis noen tror at dette var et forsøk på å vinne Sørlandshjertene ved hjelp av smiger, så tar de alvorlig feil og da kjenner de Andreas dårlig. Han har nemlig allerede skjortermert fullt av favorittlag etter studier i Trondheim og arbeid i Nord-Norge og Vestfold: Rosenborg, Bodø/Glimt, T.I.L og Teie. Start vil uten tvil føye seg pent inn i denne buketten.

-Hva var det egentlig som fikk deg til å søke vegsjefstillingen, Andreas? Har du det ikke bra nok her hos oss?

-Det er ikke enkelt å gi et svar på et slikt spørsmål, men jeg tror jeg må si at jeg ser på vegsjefstillingen som en av de mest interessante stillingene i det offentlige.



Andreas Setsaa tiltrer stillingen som vegsjef i Vest-Agder i løpet av sommerferien. Vegsjefstillingen er en av de mest interessante som finnes i det offentlige, sier han til Vestfolder'n.

-Hvordan da?

-Det er mange spennende oppgaver knyttet til stillingen. Den medfører lederansvar for mange mennesker, og virksomheten man skal lede har svært stor betydning for trafikantene og i nærmiljøene.

Nettopp forholdet til miljøet og de som bor langs vegen ser den nye vegsjefen som en stor utfordring framover:

-Tidligere var folk glade når det ble bygd nye vegger. I min tid ved Nordland og Troms vegkontor merket vi så godt som aldri annet enn jubel og feststemning når vegene ble ført fram og åpnet eller utbedret. Nå må vi kompromisse og ballansere mellom motstridende interesser. Vi finner oss i en brytningstid, etaten åpner seg i stadig større grad mot nye faggrupper, nye oppgaver og nye problemstillinger.

ger. Nettopp dette gjør en slik lederstilling spesielt spennende nå.

-Hva slags ballast tar du med deg fra oss?

-Det viktigste er erkjennelsen av viktigheten av å ha et klima i organisasjonen som appellerer til medansvar og som understreker at alle er bidragsyttere i arbeidet med å nå målene våre. Dette medfører krav til innsats, men også faglig og menneskelig støtte.

-Hvordan blir det å ta farvel?

-Oppbrudd er alltid sårt. Det blir det også denne gangen.

Særlig denne gangen, vil mange kanskje si. Andreas vil tiltre i løpet av sommerferien.

Veksten i trafikken skal bremses i byene

Mens prognosene tyder på en vekst i trafikkmengdene på 40 % fram til århundreskiftet, går Regjeringen inn for at denne veksten skal begrenses til 10 % i de ti største byområdene i landet. I bysentre og boligstrøk skal trafikken reduseres. I denne sammenheng regnes Tønsberg som storbyområde nr. 9. Ingen av de andre Vestfoldbyene regnes som storbyområde.



Erik Thomassen

Sterke krefter bak trafikkveksten

Veg- og vegtrafikkplanen slår fast at kreftene bak trafikkveksten er så sterke at man vanskelig kan tenke seg generelle endringer i utviklingstrekkene uten at dette røkker ved grunnleggende forhold i samfunnet vårt. Økonomisk vekst, produksjonens sammensetning, arealdisponering, befolkningsutvikling, flytting osv er de tunge drivkreftene bak utviklingen. Regjeringen slår også fast at målene for den økonomiske og sosiale utviklingen i landet bare kan nås dersom man har et tidsmessig og effektivt vegnett.

Bilen som forurensner

I planen heter det likevel at bilen og vegtransporten er en av de viktigste bidragsyterne til forurensningsproblemene i



Katalysatoren fjerner ikke karbondioksydutslippene som virker inn på drivhuseffekten. Derfor må veksten i trafikken begrenses der dette lettest kan skje.

dag. Katalysatoren vil fram til 1998 endre mye på dette og bl.a. redusere utslippene av nitrogenoksyd (NOx) med 30 %. Vegsektoren vil dermed oppfylle det kravet som Norge har forpliktet seg til å innfri i internasjonale avtaler. NOx vil likefullt være et problem i lokalt i storbyområdene og i form av forsuring av vann, skader på vegetasjon og helseproblemer for befolkningen. Dog må det påpekes at 95 % av NOx-forurensningen i Norge kommer fra andre land.

Karbondioksyd det største problemet

Katalysatoren vil ikke innvirke på utslippene av karbondioksyd, som er den gassen som sterkest bidrar til "drivhuseffekten" - dvs. at temperaturen i atmosfæren øker. Vegsektoren sto i 1985 for 21 % av de innenlandske utslippene av karbondioksyd. Ministerkonferansen i Toronto i 1988 anbefalte å redusere totalutslippene av karbondioksyd med 20 % innen 2005. Dersom vegsektoren skal bidra til dette må man med dagens teknologi begrense trafikken eller drivstofforbruket. Mest effektivt kan dette gjøres i de ti storbyom-

rådene hvor mulighetene for et godt kollektivtilbud er størst.

Aktuelle tiltak

For å redusere forurensningen vil Regjeringen sette i verk en rekke tiltak. For Statens vegvesens del er det kanskje spesielt viktig å merke seg at man anser utbyggingen av et tjenlig hovedvegnett som et viktig miljøpolitisk tiltak. Målet ser ut til å være at man skal få bort køsituasjonene på stamvegnettet (som f.eks. E 18) og i storbyene utenfor rush-tidene. Man tenker seg videre at man skal kunne begrense trafikken i rush-tidene ved å innføre forhøyete bompenger om morgenen og ettermiddagen.

Et annet virkemiddel blir mer samordnet planlegging av arealbruk og transport. Det er i dag et problem at nye bedrifter og boligområder plasseres slik at det nærmest forutsetter økt bruk av privatbil. Regjeringen vil ellers satse på å øke rammetilskuddene til kollektivtransporten og også ellers legge forholdene til rette for økt overgang til kollektive transportmidler i de største byområdene.



Vegsjefen: -Trenger vi alle nivåene i driften?

-Blir det for trangt til at folk kan utfolde seg på grasrota i Vegvesenet?, spurte vegsjef Johan Lepperød på møtet i vegarbeiderforeningen på Ås 11. april, og han rettet særlig oppmerksomheten mot formanns- og oppsynsmannsrollen. Lepperød sammenlignet med forholdene i hel-sevesenet der det kan virke som om hjelpepleiere og sykepleiere, og kanskje andre grupper, er mer opptatt av å verne om egne interesser enn å arbeide for å løse de problemene sektoren som helhet sliter med.

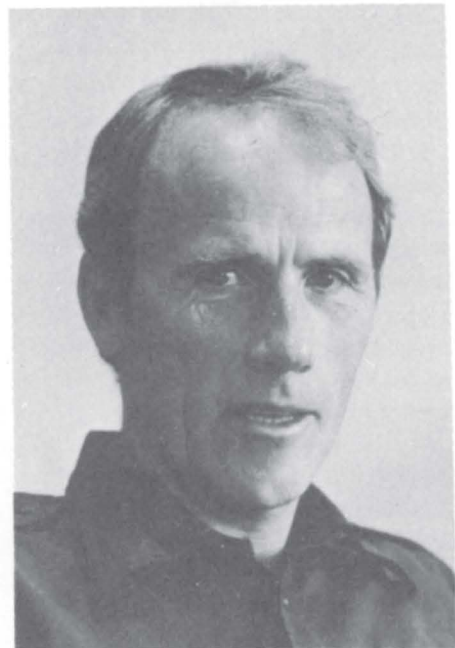
Det var en uttalelse på driftskonferansen i Larvik i mars som var bakgrunnen for at vegsjefen ble bedt om å innlede om saken på fagforeningsmøtet. Foruten medlemmer av Vegarbeiderforeningen var oppsynsmanngruppen invitert til møtet, og de møtte tallrikt fram. Det var tydelig at Lepperøds uttalelser i Larvik hadde skapt debatt og interesse for saken i begge gruppene.

Lepperød startet med å understreke at ledelsen ikke har noe klargjort syn på spørsmålet om antall nivåer i driftsorganisasjonen, og at han hadde reist saken først og fremst for å skape debatt. Ved siden av behovet for en rasjonell arbeidsdeling, så han særlig på mulighetene til å krympe avstanden mellom ledelse og grunnplan som en viktig grunn til å gå inn for en "flatere" organisasjonsform. Detaljer forsvinner på veg oppover eller nedover i hierarkiet når de f.eks. skal formidles fra formann til oppsynsmann, fra oppsynsmann til vegmester eller anleggsbestyrer og derfra til avdelingsleder, driftssjef og vegsjef. - Jeg føler selv også at avstanden blir alt for lang, og at jeg ikke er flink nok til å komme ned på grasrota, sa Lepperød.

Vegsjefen pekte på at i dagens samfunn er det bedre informasjonskanaler og -metoder enn tidligere. Dessuten er kunnskapsnivået høyere enn før. Derfor kan den enkelte ta på seg større og mer krevende oppgaver. Dette gjør at det ikke er like nødvendig som før å dele en organisasjon oppen i en rekke nivåer. Skal man få til mer utviklende og utfordrende arbeidsplasser og mer delegering er dette også en nødvendig veg å gå.



Erik Thomassen



Vegsjefen ønsker seg en flatere organisasjon med nærmere kontakt mellom ledelse og "grasrot".

Møte i vegarbeiderforeningen

Mye motbør i debatten

Debatten etter vegsjefens innlegg viste at det var betydelig motstand mot å fjerne enkelte nivåer fra pyramiden, særlig var oppsynsmennene lite fornøyd med at det ble stilt spørsmålsteget ved om denne gruppen kunne erstattes av formennene.

Jens Moen sa at oppsynsmannen er den siste på skansen som både har teoretisk utdanning og praktisk erfaring. Han fikk bl.a. støtte av Ove Jensen som sa at vi ikke kommer utenom den tekniske skoleringen. Han la imidlertid til at det er viktig å flate ut og jobbe i team, og at folk ikke måtte la seg passivisere selv om problemet de sto overfor strengt tatt skulle løses av andre.

-På anlegget i dag er vi helt avhengig av oppsynsmannen inne og formannen ute, sa Bjørn Sørli blant annet. Nå gjør oppsynsmennene det de skulle ha gjort hele tiden. Arbeidsdelingen er med andre ord grei og nokså uproblematisk. Sverre Larsen la til at egenregi-kalkyle krever dyktige oppsynsmenn. - Vi må dokumentere i mye større grad enn før, sa han, og dette krever kanskje enda mer ekspertise enn det vi har i dag.

-Det er ikke så rart vi er uenig, sa Rolf Sommervik. Hvem ville vel like å bli strøket av kartet?, spurte han. Hans Thv. Kittelsen var inne på det samme: - Ingen vil gi slipp på skansene, men vi ønsker alle en flatere organisasjon. Reelt og formelt er dette imidlertid en lang prosess, og vi kommer ikke utenom at klart definerte grenser for myndighet er nødvendig.

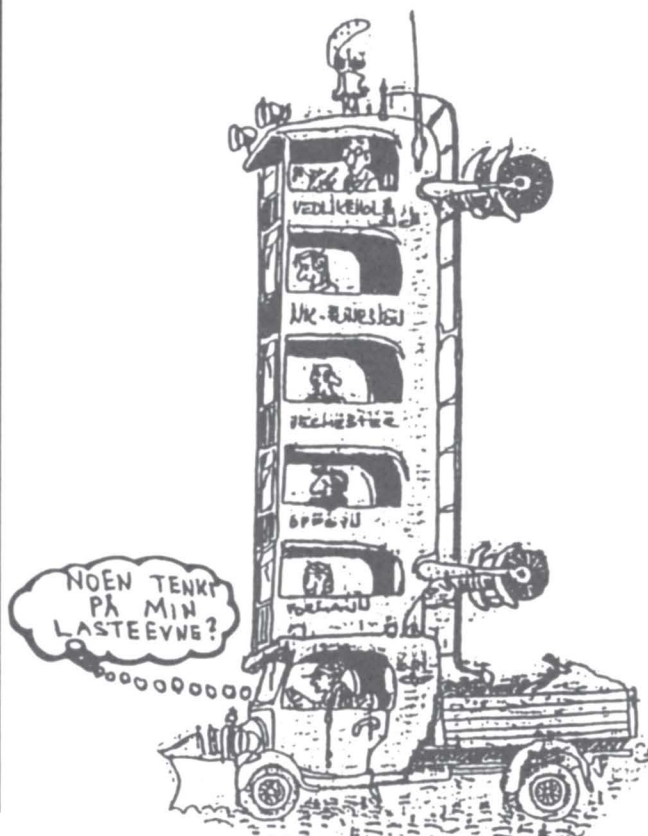
Til slutt fikk Lepperød anledning til å avrunde debatten. Han understreket at det var viktig å fortsette å diskutere de spørsmålene som nå var tatt opp. - Målet må være at alle skal få større og større ansvar innenfor sitt område. Samtidig må vi jobbe i team slik at ingen blir uerstattelige. Lepperød sa også at avstanden ikke må bli for stor og at kontakten må bli bedre. En reduksjon av antallet nivåer gjør organisasjonen tettere og de mellommenneskelige forholdene blir også bedre. Samtidig understreket han at det var viktig at ansvarsforhold var avklart, og at delegering forutsetter at folk på et høyere nivå godtar at tingene blir utført på en annen måte enn det de selv ville ha lagt opp til.



VEGSJEF

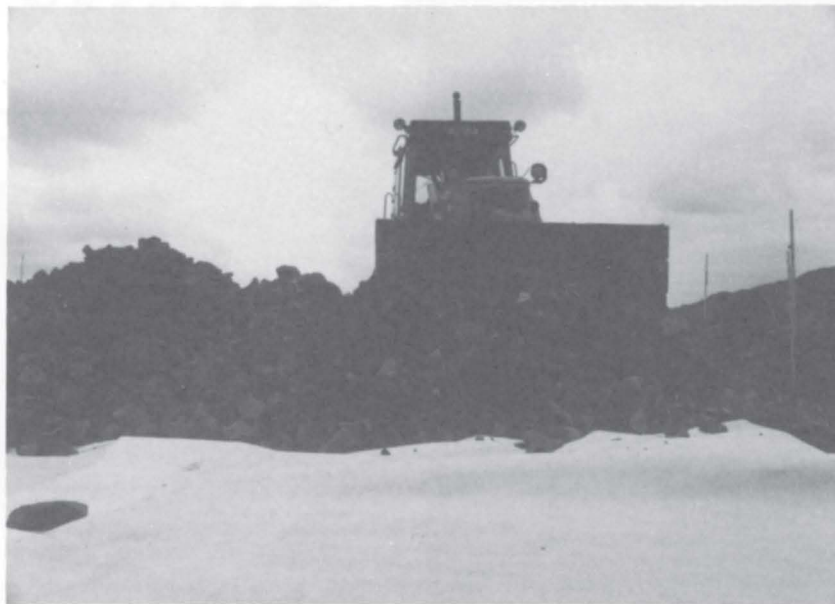


DRIFTSJEF





FULL FART FOROVER!



Aktiviteten på E 18-anlegget er trappet kraftig opp etter at man ble tildelt 31 mill. kr. ekstra i sysselsettingsmidler.



Erik Thomassen

De ekstra 31 millionene fra Regjeringens sysselsettingspakke begynner etterhvert å gi seg synlige resultater på E 18-anlegget Gulli - Ekely utenom Semsbyen. At virksomheten er trappet kraftig opp fikk Vestfolder'n erfare da vi besøkte anlegget 20. april. Det var da hektisk aktivitet på en rekke plasser fra Fyllpå i nord til fjellskjæringa syd for Vestfold industrier. Sysselsettingsmillionene er nå forøvrig helt sikre etter at Stortinget behandlet saken 11. april.

Forseringen gir seg nå særlig utslag i form av oppretting for asfaltering og betonglegging. For at man skal klare å bli ferdig til åpningsdatoen 29. juni 1990 må man rekke å legge betongdekke fra Scandi-glass syd for Fadumveien bru til Vestfold industrier ved Anholtveien før vinteren setter inn. 7. august begynner som kjent uttrauingen i dagens trase mellom Fyllpå og Gulli, og også dette stykket skal ha betongdekke i høst. Det som gjenstår til våren er da stykket fra Fyllpå til Scandi-glass og fra Vestfold industrier til Ekely.

Helt i nord på anlegget er lokalvegen fra Fyllpå til Nauen kommet svært langt. Denne må da også være ferdig til stengning om tre måneder. Lenger syd ved Flykafeen er man startet på uttrauingen. Her skal den nye veggen ligge inntil åtte meter under dagens vegnivå. Man er nå på det nærmeste ferdig med uttrauingen på begge sider av dagens E 18. En del av massene herfra er forøvrig brukt til å fylle ut plass til parkering og øvingsfelt for den nye biltilsynsstasjonen på Ås.

I området nord for Fadumveien legges det opp steinfylling. Steinen kommer fra fjellskjæringa helt i sydenden av anlegget.

E 18-anlegget i Sem

Da Vestfoldern var på besøk foregikk det stikking og oppretting på stykket mellom Ås- og Aulerødkrysset. Grunnen er problematisk i dette området og den har noen steder gitt etter for anleggstrafikken.

I Aulerødkrysset drev en bulldozer innleid fra Buskerud med pukking av rampene. Under gang- og sykkelvegbrua for Ramnesveien var man i gang med uttrauing og stikking. Dette er det siste gjenstående punktet før man har gjennomkjøring i linja fra fjellskjæringa syd for Vestfold industrier til Fyllpå. Et brulag er nå godt i gang med Hesby bru (for Andebuveien). Pilarene er ferdig og man var i gang med å forskalingen til landkarene. En del av den ene isoporfyllinga ble lagt ut i fjor,

mens resten skal tas nå i mai. Hesby bru skal asfalteres og åpnes i begynnelsen av august. På Anholtvegen bru noe lenger syd er man kommet i gang med pælearbeider.

Den aller sydligste delen av anlegget skal det arbeides på til vinteren. Fjellskjæringen gir fortsatt masse til de nordligste delene av anlegget. Etter jul skal 70.000 kbm løsmasser kjøres sørover, og deretter skal det resterende fjellet gå til oppfylling av den midlertidige vegforbindelsen Holmene - Ekely.

På det meste har det nå i vår vært 46 maskiner i arbeid samtidig på E 18-anlegget i Sem. Arbeidet vil gå for fullt også i ferietiden slik at parsellen kan stå ferdig til åpning til ferien neste år.



På Hesby er arbeidet med brua for Andebuvegen kommet godt i gang.

NYTT SPRENGSTOFF

I fjellskjæringa syd for Vestfold industrier ble det 21. april sprengt med slurry i stedet for den vanlige blandingen av dynamitt og anolitt. Slurryen har mange fordeler framfor anolitten. Den er flytende og blandes på en bil fra produsenten på anleggstedet før den pumpes direkte i borehullet. På denne måten slipper en både lagerhold og risikabel transport. (Slurry er ikke sprengstoff før det er blandet.) Viktigst er det likevel at slurryen er vannbestandig og derfor egner seg godt i våte borehull. Før har man måttet ha en mann til å blåse hullet reint før man satt ladningen.



Jubileumsutstilling på Teknisk museum

Mye folk på Biltilsynets aktivitetsdag



Anton Asbjørnrød

Jubileumsutstillingen ble høytidlig åpnet med innbudte gjester søndag den 17. april 1989 og åpnet for publikum mandag den 18. april.

Søndag den 23. april arrangerte Biltilsynet en aktivitetsdag på Norsk Teknisk Museum.

Av aktiviteter kan nevnes:

I vestibylene opprettet vi en komplett førerkortekspedisjon med Auto-Sys, fotomaskin og produksjonsutstyr for det helt nye førerkortet som faktisk fikk sin premiere på Norsk Teknisk Museum denne dagen. Ekspedisjonen, som var bemannet med 2 ansatte fra Biltilsynet Oslo, hadde sin fulle hyre med å holde unna alle som ville ha det nye førerkortet.



Publikum skulle finne ti feil på denne Volvoen.

"Vegen" demonstrerte vi gammel og ny bremsekontroll. På en ny rulleprøver fra 1989 plasserte vi en 1989 mdl. bil, ved siden plasserte vi en Bugatti fra 1925 påmontert en bremsekontrollanordning fra ca. 1927. Begge kontrollanordninger ble demonstrert for publikum.

vi en bruktbil som vi på forhånd hadde "preparert" slik at den hadde 10 stk. åpenbare tekniske mangler. Publikum fikk utlevert et skjema hvor de kunne krysse av de feilene som ble funnet. Standen var meget vellykket og svært godt besøkt av publikum som ville prøve seg som "bilkontrollører"

I forbindelse med utstillingen

Oppe på 4 stk. bukker plasserte

"Bråstoppen" var med og ble

også flittig brukt.

Inne på selve utstillingen har Biltilsynet en egen avdeling bestående av paneler med trafikkfarlige komponenter funnet på biler som har vært til kontroll, utstilling av alle typer førerkort fra de aller første til det nyeste, samt vognkort i forskjellige utførelser. 2 stk. datamaskiner med innlagte trafikkspørsmål står til publikums disposisjon. Ved siden av Biltilsynets avdeling er det innrettet en rasteplass. Her fikk publikum prøve seg på en "Mini-førerprøve" bestående av 10 trafikkspørsmål. Standen var godt besøkt og diskusjoner omkring trafikkspørsmål gikk livlig.

Totalt var Norsk Teknisk Museum besøkt av ca. 2000 mennesker på aktivitetsdagen.

Anton Asbjørnrød har vært ansvarlig for opplegg og gjennomføring av aktivitetsdagen.

ERSTATNINGSKRAV 1988



Yngvar Pedersen

Det ble i 1988 satt fram 40 erstatningskrav mot Statens vegvesen Vestfold mot 46 i 1987. 11 av kravene ble avslått. 4 krav var uspesifiserte, mens de øvrige beløp seg til kr. 1.211.000.

I 1987 var det 7 uspesifiserte krav, mens de øvrige beløp seg til kr. 922.500. Det største kravet i 1988 var på kr. 600.000 og gjaldt tap i framtidig erverv pga ettervirkningene

etter en kollisjon for noen år siden.

Forøvrig kan kravene grupperes slik: Kollisjoner, 10 krav, skader pga. vegens tilstand, 6 krav, brøyting, 5 krav-Biltilsynets virksomhet, 2 krav, Anleggsskader, 12 krav, Andre, 5 krav. Det er erkjent ansvar for kr. 776.215.

9 av kravene gjaldt fylkesveger (kr. 32.215 + uspesifiserte krav). 3 krav ble avvist, mens det ble utbetalt kr. 27.823.

Statens vegvesen Vestfold satte i 1988 fram 73 krav mot 32 i 1987. Det største kravet gjaldt skader på styreskap i lyskryss og var på kr. 63.065. Kravene beløp seg totalt til kr. 594.000 mot kr. 393.000 i 1987. Kravene kan forøvrig grupperes slik: Skade på rekkverk, 39 krav, Skade på lyskryss/skilt, 23 krav, Kollisjoner, 2 krav, Diverse, 9 krav. 15 av disse kravene (til sammen kr. 81.650) gjaldt fylkesveger.

ÅRETS PENSJONISTTUR

blir den 20. juni. Tur til Oslo og besøk på Statens vegvesens jubileumsutstilling på Teknisk museum.

Innbydelse sendes ut i god tid.

Bli med!



Intern u (eller mo-)ro

Unnskyld fra en angrende linjaltyv

Selv om det ikke skjer så ofte, så forekommer det at en ubendig skrivekløpe tvinger fram noen ord på papiret - sånn som nå. Så får heller den eller de som føler seg litt støtt på mansjettene (eller hvor det nå støtes), glede seg over at det sikkert blir lenge til neste gang.

Nå er det jo ikke så særlig mye som er galt fatt heldigvis, men derfor heller ikke så lett å finne stedet for å rette (målrette heter det vel nå) nådestøtet.

Ikke skal vi skylde på hverandre heller. Det passer seg ikke og kan jo bære rent galt av sted. Det fikk forsvarsministeren også erfare her forleden.

Før var det så greit. Da skyldte anlegg på plan og vedlikeholdet på anlegg. Og hvem som skyldte på vedlikeholdet? Ja, det var publikum det, bare at de skyldte på vegsjefen. Men nå har vi fått informasjonssjanskonsulent og pr-strategi- og siden dess er vi vel så godt i støtet at vi snart ikke får kritikk noensteds fra. Ikke utenfra engang. Oddrun Pettersen og Lars Lefdal, ja selv Hanna Kvanmo synes visst at Vegvesenet er fine greier. Vi må vel snart til C. Ivar H. for å få oss en skikkelig kilevink? Nei, verden er ikke lenger som før.

Altså:

Skal jeg først kritisere er det best å ta for seg noe som jeg har skylda for sjøl. Slikt kan jo skje

i de beste familier - og det var det det gjorde nå.

For tenk, jeg trodde vi hadde kurvelinjaler til å tegne med - selv på anleggsavdelingen. Og da jeg ville tegne litt i all beskjedenhet her om dagen, så spurte jeg om hvor de var, de linjalene vi kjøpte for noen år siden. Og vips hang de på veggen her; ting skjer prompte i etaten for tiden.

Men så!!

De var visst ikke våre likevel - i alle fall ikke alle! Og ei dame kom ned og var riktig sint. Rene furien! Jeg har vært på bøffeljakt og litt av hvert, - men. Det er nå vår skyld alt sammen. Vi skulle aldri ha

anskaffa de linjalene. Da ville ihvertfall miljøvernaktivistene vært glade.

Men alt gikk altså bra, og nå er linjalene tilbake på plass i fjerde etasje der også vi var før, men bare vedlikeholdet er nå. Så de kan få brukt dem de som trenger dem mest. Vi ble ikke anmeldt engang, enda fjerde etasje mente det hadde vært vinningsforbrytere på ferde!

Neste gang skal jeg finne på noe mye verre. Men det er lenge til -etter dette!

Unnskyld!

Ivar Wullf

Reise- og oppholdsgodtgjørelse og overtid på kurs

Anne Hov

Da vi av og til får forespørsler om regelverket i forbindelse med reiser, overtid o.l. ved deltaking på kurs, finner vi det nødvendig å si litt om regelverket igjen.

I B-rundskriv nr. 61/78 er det nevnt endel aktuelle bestemmelser. Utgangspunktet for etatens retningslinjer om ovennevnte er personalhåndboka pkt. 241.00-32. Her står det bl.a. omtalt om internatkurs, at oppholdsutgiftene (avtalt pensjonspris) skal i alminnelighet dekkes innenfor de faste satser i Reiseregulativets paragrafer 17 og 18. Med faste satser menes ikke regulativets "legitimasjonssatser".

Ved kurs/konferanser som varer mer enn 1 arbeidsdag utbetales en godtgjøring på kr. 25 pr. døgn for det antall hele døgn kurset/konferansen varer med utgangspunkt i det klokkeslett opplæringen starter. Godtgjøringen utbetales selv om rammen for de faste satser i Reiseregulativet overskrides. Utbetalingen er betinget av at oppholdet strekker seg over hele døgnet.

Ved dagkurs (uten overnatting) kan også oppholdsgodtgjørelse på kr. 25,- utbetales dersom kurset varer mer enn en vanlig arbeidsdags lengde (7,5 - 8 timer).

I tillegg til ovennevnte bestemmelser opplyser Vdr i

ovennevnte rundskriv: Deltakere på kurs kan påregne utgifter til bruk av egen bil etter bestemmelsene i reiseregulativet, når dette ikke gir en høyere offentlig utgift på reiseregningen enn hva en vil få ved bruk av off. kommunikasjonsmidler.

Administrasjonen kan dessuten tillate bruk av egen bil i de tilfeller hvor dette er mest hensiktsmessig, selv om ikke kostnaden blir lavere enn ved bruk av offentlige kommunikasjonsmidler.

Vegdirektoratet mener at kursdeltakelse må ses på som en frivillighet, i det en ikke kan pålegge arbeidstakere å delta på kurs, med mindre annet er

bestemt i ansettelsesvilkårene. Det er i denne forbindelse uten betydning om arbeidstakeren søker et kurs på eget initiativ, eller blir oppfordret av etaten til å søke kurset.

På bakgrunn av dette har FAD i brev til Vdr av 21. april 1977 opplyst at det ikke er anledning til å utbetale overtidsgodtgjørelse til kursdeltakere.

Deltakere på kurs har heller ikke anledning til å beregne seg overtid for reiser til og fra kursstedet. Reglene for beregning av arbeidstid på reiser kommer derfor ikke til anvendelse i denne sammenheng.



Arkivet: Etatens nervesenter



Erik Thomassen

Arkiv. Det støver nesten av ordet. Papir og atter papir. Hyller og skuffer som gjemmer saker som for lengst er glemt av alle og enhver. Slik er det vel mange tenker seg arkivet. Trøtte greier! Men dette bildet er langt fra riktig. Arkivet er etatens nervesenter. Alle saker: små, store, spennende og uvesentlige må innom her. Her skapes det orden og system som gjør det mulig alltid å ha oversikt over hva som skjer.

En vanlig mandag i april

Vestfolder`n har vært på jobb med Rita Farnes Larsen en vanlig mandag formiddag i april. Rita er arkivleder og den eneste som jobber full tid i arkivet. Nå i vår har det vært tre ansatte i arkivtjenesten, men det vanlige er at man har at noe over 2 stillinger til disposisjon.

Ca. klokka 8.30 kommer posten til Vegkontoret og da starter man å gå gjennom og sortere det som er kommet inn. Mandag pleier å være en dag med mye post, men denne mandagen er mengden heller moderat. Sorteringen starter. Post som er direkte adressert til en ansatt og reklamen skilles ut for seg. Dette skal normalt ikke arkiveres og legges derfor i saksbehandlernes brevhyller så snart sorteringen er avsluttet. På noen sendinger som er adressert til etaten har avsenderen oppgitt på konvolutten hvem som er saksbehand-



Rita Farnes Larsen er arkivleder. Vestfolder`n har fulgt henne på jobb en formiddag

ler. Disse legges i første omgang til side. Så åpnes den øvrige posten.

Detektivarbeid

-Ofte kan det være litt av et detektivarbeid å finne ut hvem som skal ha de enkelte sakene, sier Rita, vi må hele tiden holde oversikt over hvem som jobber med hva. Blir det for vrient må vi ta telefonen til hjelp for å finne rette vedkommende.

Alle saker arkiveres ikke. Dette er avhengig av hva saken gjelder, om den skal følges opp osv.

-Noe av det viktigste for oss som jobber i arkivet er å kunne begrense arkiveringen, sier hun, vi må unngå å fylle arkivet

med ting som er totalt uvesentlige og som ingen noensinne kommer til å spørre etter. Av samme grunn går hun hardt til verks når hun senere på dagen går gjennom utgående saker som skal arkiveres. Ofte legges det ved flere eksemplarer av samme kart eller vedlegg, og dette tar jo bare opp plass til ingen nytte.

Til vegsjefen

Når åpningen og sorteringen er avsluttet tar Rita med seg den arkivverdige posten til Vegsjefen. Han skal være tidlig orientert om alle saker. I dag er han på vegsjefmøte i Oslo og Margrethe -sekretæren hans - ser gjennom papirene i stedet.

Denne mandagen er Jorun Sætre Bringa-



Jobben

ker og Bjørg T.Trangerud de andre som er på jobb i arkivet. Jorun går nå løs på arkiveringen av dagens post, mens Rita tar seg av utgående saker fra fredagen før som skal klargjøres for nedlegging i arkivet. Binderser fjernes og vedlegg stiftes til brevene. En kopi følger saken, mens en annen settes inn i kopibøker som blir til et arkiv etter dato for utgående post.

Personalsaker

Arkivfolkene får alle slags saker på sine pulter, også personalsaker og andre saker som kan være nokså følsomme eller konfidensielle.

-Det blir en vane etterhvert, sier Rita, vi tar det som en jobb og involverer oss ikke personlig i slike ting. Personalsakene legges ikke i fellesarkivet på vegkontoret i Vestfold. Personalseksjonen har et eget låst arkiv for saker som er unntatt offentlighet. Den som måtte ønske å snoke i arkivskap og -hyller etter opplysninger om andres privatliv vil derfor bli skuffet. Slikt finnes ikke her.

Kunder

Nå begynner de første "kundene" å melde seg på arkivet. Folk skal ha hjelp med å finne fram gamle saker eller tidligere brev i samme sak som de jobber med nå. Dette medfører avbrudd i arbeidet og kan være forstyrrende, men i arkivet er de innstilt på å gi skikkelig service, og folk må sjelden gå derfra med uforrettet sak. Rita håper at med en fast bemanning på tre i arkivet så kan en ta seg av "forstyrrelsene" fast - enten dette gjelder "kundebehandling" eller andre ting.

Data

Alle arkivsaker legges inn på data med arkivnummer for saksområde og dokumentnummer i saken. Det er viktig at sakene kommer under riktig arkivnummer. I enkelte tilfeller kan det også hende at en sak må legges under to arkivnummer. I tillegg legges det inn en tekst som kort forteller hva saken gjelder. Når noen vil se nærmere på en sak kan man søke ved hjelp av de ordene som er lagt inn i denne teksten, eller ved hjelp av saksbe-

handler eller avsender.

Data har gjort arbeidet i arkivet betydelig enklere. Nå kan man på et øyeblikk finne ut hvor mange og hvilke dokumenter som finnes i en sak og hvor i arkivet de er plassert. Man er også langt sikrere enn tidligere på at dokumenter blir plassert riktig, og at alle papirer til en sak kommer på samme sted.

Gammel eller ny sak?

Rita og Jorun er i arbeid med å registrere nye saker. Disse får et nytt saksnummer og dokument nr. 1. Av og til må de sjekke etter om saken virkelig er ny eller om det har vært tidligere korrespondanse på den.

I dag er det brev fra Sandefjord politikammer om redusert fartsgrense ved Dalsroa i Andebu. Rita må sjekke om dette er noe som har vært opp før. Det viser seg at det har vært ganske mye korrespondanse om det samme trafikk-sikkerhetsproblemet, men at spørsmålet om redusert fartsgrense ikke har vært behandlet før. Saken får derfor et nytt saksnummer og brevet blir registrert som dokument nr. 1.

Mens vi har jobbet på terminalen har skrivestua vært og levert konsepter som skal skrives i løpet av dagen. Rita fører på arkivnummer, saks- og dokumentnummer slik at dette kan tas med når brevene skrives.

Klokka drar seg mot 11 og spisetid og da forlater vi arkivgjengen. De fortsetter etter lunch med nedlegging av saker som er sendt ut og saker som kommer inn fra saksbehandlere med påtegning at de er ferdigbehandlet.

Vegkontoret

Direktoratet avgjør

Spørsmålet om vegkontorets framtidige plassering er fortsatt ikke endelig besvart. En ferdigforhandlet kontrakt med Uni foreligger, men det er høyst uklart om Vegdirektoratet kommer til å godkjenne denne. Det springende punktet er om leieprisen kan aksepteres.

I kontrakten inngår det at vårt leieareal skal utvides fra ca. 2600 til 4000 kvm. Dette skal bl.a. skje ved at det skal legges en ekstra etasje på Kremmerhusets lavblokk. Våre nåværende kontorer skal fullrenoveres og Uni stiller til disposisjon 40 parkeringsplasser i kjelleren.

Dersom Vegdirektoratet skulle godkjenne kontraktssummen, vil Uni trolig allerede til sommeren gå i gang med påbyggingen av Kremmerhuset. Arbeidet med de nye kontorene vil da være avsluttet innen 1. kvartal 1991.

Påmelding til jubileumsfesten skjer nå!

Vegmestre, stasjonssjefer, verksmester tar opp påmelding innen 18. mai. Festen blir lørdag 12. august. For alle ansatte og ektefeller eller samboere. Busstransport.. Adm/øk-avd.



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

MAI

60 ÅR:

Magnus Solum, 14. mai

Velkommen:

**Tore Solberg, personal-
konsulent, fra 1/5**

Det skjer i mai:

TRAFIKKSTYRINGSSYSTEMET på E 18 settes i drift 2. pinsedag (15. mai). Systemet presenteres for pressen 9. mai.

Statens vegvesen Vestfold deltar på TØNSBERG-MESSA 12.-21. mai. Her skal planene for nytt hovedvegnett i Tønsberg og ny E 18 i nordfylket presenteres.

I mai blir det også DETALJPLANGODKJENNING for E 18 Holmene - Tassebekk. (Byggestart 1990)

I Tønsberg deltar vi sammen med miljøorganisasjoner, politiet, kommunen og idrettskretsen i en SYKKELAKSJON som forhåpentligvis skal få flere til å bruke sykkel til jobben.

I mai blir det SYKKELPRØVER rundt omkring på barneskolene i fylket. 6800 barn deltar i dette opplegget som er et samarbeid mellom oss, Trygg Trafikk og Skoledirektøren. Distriktsfinalene gjennomføres 30. mai.

MOTORSYKKELSESONGEN kommer i gang med opplæring og førerprøver.

I Larvik blir det etterkontroll av RUSSEBILER.

"SJEKK FARTEN FØR SVINGEN" - aksjonen som ledes fra Vegdirektoratet og startet i slutten av april fortsetter i mai.

Biltilsynet i Larvik arrangerer teknisk kontroll av CAMPING-TILHENGERE i samarbeid med Caravan-klubben. Det blir dessuten kjøregård for trening i kjøring med tilhenger før sommerferien.

UTEKONTROLLEN vil se spesielt på sikring av last på personbiltyngere i forbindelse med søppelkjøring.

Schørling FEIEBIL leveres omsider til maskinavdelingen (forsinket).

FJELLRENSK i Holmestrandsfjellet fra 22. mai.

Og selvfølgelig ASFALTERING, FRESING og VEGMERKING.

SAKSBEHANDLERKURS 23. - 25. mai,

OWS-KURS 8. og 9. mai

UE BRUKERMILJØ-KURS 22. - 23. mai

LEIE AV VEGVESENETS FERIE- STEDER PÅ LANDBASIS

Nå kan du leie Statens vegvesens brakker/driftsbygninger og hytter i praktisk talt hele landet. Oversikt finnes hos Velferdskomiteen v/ Per Korsnes, på vegstasjonene, på biltilsynsstasjonene og hos sentralbordbetjeningen på vegkontoret. Kopi kan fås tilsendt ved forespørsel. Her vil du også finne navn på kontaktpersoner du kan henvende deg til i Vegdirektoratet og i fylkene.

Det understrekes at Vegvesenets drift i denne sammenheng selvfølgelig må prioriteres, og at tjenestestedets egne ansatte gis fortrinnsrett til leie.