



1864 - 1989 Statens vegvesen 125 år

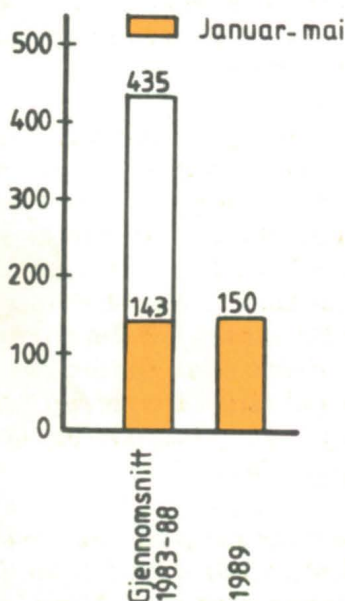
Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfold

Ulykker

39 personskadeulykker i i mai.

Det kan nå se ut som om vi er inne i en svakt positiv trend i ulykkesutviklingen. Etter en trist februar har tallene siden hele tiden lagt under gjennomsnittet for perioden 1983 - 88. I mai skjedde det 39 politirapporterte personskadeulykker, gjennomsnittet for tilsvarende måned de siste åra har lagt på 42 ulykker.



Egenregikalkyle

STRÅLENDE RESULTAT

på Ramnesvegen gs-vegbru

Arbeidet med Ramnesveien gang- og sykkelvegbru på E 18- anlegget er nå avsluttet og regnskapet gjort opp. Dette anlegget var det første arbeidet hvor Statens vegvesen Vestfold selv deltok i anbudskonkurransen. Vi fikk tilslaget på et anbud på 1,4 millioner kroner, men har bygd brua langt billigere enn dette.

Side 3

Strek i regningen:
Køfri 2. pinsedag
på E 18

side 6-7

Skjerven - Lønnskoll:
God økonomi og
"svart veg" til
ferien

Side 4-5



1864 - 1989 125 år
Vestfolder'n

Redaktør: Erik Thomassen

Redaksjonsråd:
 Anton Asbjørnrød,
 Kåre Holtung,
 Trygve Larsen,
 Johan Lepperød
 Rolf Sommervik

Sats&montasje:
 Statens vegvesen Vestfold

Opplag: 700

Trykk: ELO Grafisk, Larvik

Sykkel er topp!



Sykkelaksjonen i Tønsberg-området ble åpnet lørdag 13. mai av ordførerne Erik Carlsen og Bernt Johanessen og vegsjefen.



Reidar Jørgensen

Visste du at energiforbruket for en syklist er det minste av alle kjente transportmidler? For eksempel bruker en syklist 5 ganger mindre energi pr. km. enn en fotgjenger og 6 ganger mindre enn en bil.

I anledning 125-års jubileet ønsker vi å fokusere på økt sykkelbruk. Sammen med Tønsberg og Nøtterøy kommuner, Aksjon Nærmiljø og Trafikk, Tønsberg Cykkelklubb, Politiet i Tønsberg og Trygg Trafikk har vi i denne omgang valgt Tønsbergregionen som satsingsområde.

I landssammenheng har vi her et storslått sykkelvegnett. Dette til tross så har sykkelbruken siden 1980 blitt redusert med 28 %, mens bilbruken har økt med 40 %.

Sammen med ordførerne Bernt Johanessen og Erik Carlsen ble

aksjonen formelt og høytidelig åpnet av Lepperød på Tønsberg torv lørdag 13. mai.

Til aksjonen har vi utarbeidet en folder og et flott klistremerke. I konkurranse med andre "lørdagsstands" nederst på Torvet delte vi ut både folder og klistremerker til liten og stor. På vår stand på Tønsbergmessa var sykkelmateriellet også tilgjengelig.

Utover sommeren har vi tenkt å fortsette med sykkelaksjonen i diverse anledninger. På høstparten har vi tenkt å arrangere et rebusløp på sykkel på sykkelvegnettet i regionen. Mer om dette kommer senere.

Bruk sykkel du også!

Tenk på fordelene:

-helse i hvert tråkk!

-bedre miljø

-mindre forurensing

-mindre kø og bedre framkommelighet

NVVP 1990 - 93

Flertall for kombi-linjen i Samferdselskomiteen

Stortingets samferdselskomite har nå ferdigbehandlet Regjeringens framlegg til Norsk veg-og vegtrafikkplan for 1990 - 93. For Vestfolds del inneholder ikke komiteuttalelsen større overraskelser. E 18 i nordre Vestfold skal bygges etter kombinasjonslinjen. Både Høyre og Arbeiderpartiet gir signaler som kan tyde på at man er positive til å forsere utbyggingen i forhold til det det legges opp til i NVVP 1990 - 93 (ferdig til Helland i 1997/98). Kr.F. og Sp går inn for at det såkalte "Østalternativet" skal utredes nøyere, mens SV vil ha ny E18 langs samme trase som den nåværende vegen.

Bompengefinansiering virker ikke aktuelt, selv om Høyre går inn for å rive Kjellestad-bommen og bygge nye egne bomstasjoner for E68 Drammen - Mjøndalen og E 18 Drammen - Holmestrand. Komiteen sier imidlertid at prosjektene i Horten og Tønsberg må finansieres med bompenger.

Rammen for perioden 1990 - 93 er på 761 mill. kr, hvilket innebærer en fordobling i forhold til 1986 -89.

Egenregikalkyle

Ramnesvegen gs-vegbru:

 Erik Thomassen

Overskudd på en halv million!

Onsdag 24. mai var det fest i Lundskogen. Anleggsledelsen la fram resultatet for det første egenregikalkylearbeidet i Vestfold, Ramnesvegen gang - og sykkelvegbru. Og hvilket resultat! Sluttsummen kom på kr. 890.000, og dette var bortimot en halv million under det anbudet bruseksjonen fikk tilslaget på.

Til stede på arrangementet i Lundskogen var anleggssjef Ivar Wullf og Stein Linnestad (som "byggherrerepresentant"), foruten de som har jobbet med prosjektet: anleggsbestyrer Einar Lunde, oppsynsmann Jens Moen og ute: formann Helge Sogn, Trond Bårnes, Knut Arne Paulsen og Tor Opsahl. Som rimelig kan være vanket det mye godord både fra Lunde og Wullf under markeringen.

-Dette er Vegvesen-historie, sa Wullf blant annet, og dette gir oss autoritet i våre samtaler og forhandlinger med



Blomster og godord til (bak f.v.): Tor Opsahl, Helge Sogn, Stein Linnestad, Knut Arne Paulsen; (foran f.v.) Trond Bårnes., Jens Moen og Einar Lunde fra anleggssjef Ivar Wullf (foran t.h.).

Vegdirektoratet og andre framover.

Wullf beklaget imidlertid at han ikke kunne dele ut av overskuddet til de som har gjort jobben. Han ville imidlertid strekke seg så langt som mulig innenfor det regelverk som finnes i dag for å påskjønne den innsatsen som var gjort på anlegget.

-Det sterke resultatet gir oss gode kort på hånden i arbeidet med å få bonussystemet i funksjon, sa Wullf videre og opplyste at han ville bruke det direkte i diskusjonen på anleggssjefkonferansen i juni.

Det var i fjor sommer prosjektet ble lagt ut på anbud. Parallelt med entreprenørene regnet bruseksjonen selv på oppdraget og la inn et anbud (av formelle grunner kalt "egenregikalkyle") innen fristens utløp. 27. juni var det anbudsåpning på vegkontoret. Tre entreprenører (MB entreprenørkonsult, Astrup-Høyer og as Veidekke) deltok i konkurransen ved siden av oss, men vi hadde den laveste anbudssummen (kr. 1.425.799,-) og lå ca. kr. 70.000 under nest laveste anbyder. Arbeidet ble startet opp 1. november og

forts. s. 13.



God økonomi i rask framdrift



Erik Thomassen

Fylkesveganlegget Skjerven - Lønnskoll (Z-820) som ble startet opp seinhøstes i fjor, nærmer seg nå raskt fullføring. Totalkostnaden for den 2,5 km lange omlagte parsellen var beregnet til 8,2 mill. kr, men det ser ut til at sluttregningen til Vestfold fylke kommer til å ligge betydelig under dette. Pr. 10. mai lå det an til en innsparing på mellom 10 og 20 %.

God masseutnyttelse

-En viktig årsak til den gode økonomien i prosjektet er god utnyttelse av massene, sier anleggsbestyrer Geir Magne Bø til Vestfoldern. Fjelllets beskaffenhet og måten det ble skutt på gjorde at vi slapp å kjøpe stein til forsterkningslaget. Viktig er det også at økonomien har tillatt kort byggetid og



På hjemmebane: Niels R. Lindsholm er oppsynsmann på anlegget i Lardal som skal være ferdig i september

effektiv drift. Vi har sluppet den fordyringen som bevilgninger i de vanlige smådryppene ofte medfører pga av dårlig utnyttelse av folk og maskiner.

Asfaltering i juni

Nå i månedsskiftet mai/juni er trafikken satt på gjennom fjellskjæringa ved Slettfjell i anleggets østende, og man har fylt opp et forsterkningslag på 1,5 km. Asfalteringen vil ventelig ta til i slutten av juni, og målet er

å ha vegen "svart" innen ferien.

Ellers gjenstår det nå fortsatt et grunnverv i den nederste delen av parsellen. Dette vil ventelig gå til skjønn, men man regner med å slippe til med maskinene på denne eiendommen i løpet av juni. Hele anlegget vil være slutført omkring 1. september.

Fylkesveg Z-820 er en viktig tverrforbindelse mellom Lågen-

Fylkesveganlegget Skjerven - Lønnskoll

Målet er å ha vegen klar til ferien, sier Geir M. Bø (t. v) og maskinfører Åge Nilsen



dalen og Tønsberg-området, og opprustingen til bruksklasse 10/8 vil få stor betydning for næringslivet generelt og for skogbruket spesielt. Vegen får 5,5 meter kjørebanebredde og vegskuldre på 0,5 meter med utvidelse i kurvene.

På hjemmebane

På Skjerven - Lønnskoll - anlegget har Statens vegvesen fire mann sysselsatt. Oppsynsmann er Niels R. Lindholm som denne gangen i høyeste grad opererer på hjemmebane. Den gamle vegen passerer gjennom tunet på gården han driver på Skjerven. Ellers har vi en gul gravemaskin med maskinfører (Åge Nilsen) på anlegget og to "fotfolk" (Arthur Bukten og Tormod Delesand). Til skytingen har man hatt hjelp av to mann fra E 18-anlegget i Sem. 2 gravemaskiner og 3 lastebiler er ellers innleid fra private.

Godt miljø

-Det har vært et sjeldent godt miljø på dette anlegget sier Geir Magne Bø, og Niels Lindholm er enig. Dette gjelder både blant egne ansatte og mellom våre folk og de private. Samarbeidet har glidd knirkefritt, og dette har uten tvil betydning for det gode økonomiske resultatet så langt.

Bilde:

Samarbeidet mellom "egne" og private har vært svært bra på Skjerven - Lønnskoll - anlegget. T.v. Arthur Bukten.





Stemningsrapport fra 2. pinsedag:

ILDPRØVEN som uteble

Tidlig ettermiddag 2. pinsedag på overvåkingsrommet på Ås vegstasjon: sitrende spenning foran skjermen som viser trafikkutviklingen på E 18. Folk fra SINTEF/NTH, systemleverandøren Scan-matic og vegkontoret følger kurvene kontinuerlig. Ingen tvil: i dag ønsker man seg kjempetrafikk og skikkelig kø i nordfylket. I 15 - tida ser det ganske "lovede" ut; trafikken er større enn den var søndag etter Kr. Himmelfartsdag, da avviklingen brøt sammen i Sande to timer seinere.



Erik Thomassen

Den siste tidas kraftige medie-fokusering har gjort at man føler et visst behov for å få vist hva systemet egentlig duger til. Man føler kanskje plutselig omgivelsenes forventninger som et litt ubehagelig pust i nakken. Men 17. mai følger to dager etter pinse, og man er usikker på hvor mange av hyttefolket som slår helgene sammen og venter med hjemreisen.

Allerede ved 16-tida får man det første tegnet på at trafikken kuliminerer. Inntil nå hadde kurven for trafikkutviklingen

ved Gunnestad vist at det var større trafikk enn uka før, men nå viser den for første gang det motsatte.

Tida er inne for å begi seg ut på E 18. Sammen med Finn Blakstad fra NTH og Rune Lundquist fra vegkontoret drar vi sørover for å ta imot et reportasjeteam fra Dagsrevyen som skal lande på Farrisvannet. To dager på rad i Dagsrevyen! Du verden! Spøkefulle tungervil ha det til at Rune er påtenkt som arvtaker til Dan Børge Akerø...

I Semsbyen er det visse tendenser til opphopning, men ikke verre enn på en vanlig arbeids-

dag. Sørover gjennom fylket er imidlertid trafikken stor og tett selv om den glir greit unna hele vegen.

Dagsrevyen laster ut av sjøflyet ved Farris og tar plass i vår store gule bil. På mobiltelefonen får vi høre at trafikken nærmer seg det man regner som maksimumsnivået, og vi blir enige om å snu skiltene til en forsiktig advarsel til bilistene og til ære for NRK: "Fare for kø ved Sande". Reportasjeteamet gjør opptak av bilene som passerer og de som svinger av ved Bommestad.

Man bestemmer seg impulsivt

Trafikkstyring E 18

for å intervju noen av de få som svinger av til riksveg 8, men svarene er skuffende: Samtlige har alltid valgt Lågendalsvegen på dager som idag, og en er redd for at det nye systemet skal føre til kø ved Hvitvingfoss i stedet. Raske intervjuer med Blakstad og Lundquist følger deretter før Dagsrevyen haster tilbake til Farrisvannet, sjøflyet, Oslo og NRK-huset. Og klokka 1930 er man på lufta med variable skilt, biler og gode svar, men uten antydning til kø noen plass. (Bittert!)

Vi svipper ned til bomanlegget på Lannerheia for å besøke ungdommenene som deler ut brosjyrer om systemet til bilistene som stopper for å betale, før vi drar tilbake til Ås. Gjennom Semsbyen glir trafikken greit; vi slipper nesten å gire ned til og med. Ingen tvil: Folk har tatt noen ekstra dager fri denne pinsen.

På Ås er situasjonen som på en valgvake av de mindre lystige. Fullt av folk, tett med røyk, tomme kaffekopper og den spesielle stemningen av forventninger som ikke helt har slått til. I et hjørne sitter NRK/P2s Sverre E. Mortensen og er lei seg for ikke å ha noe annet enn god flyt å fortelle radio-Norge om, og rundt omkring finnes det meste av det som teller av sjefer i denne delen av vegvesenet -vegsjefen inkludert, pluss prosjektgruppa, to mann fra UP, SINTEF-folk, Scan-matic-folk, journalister og fotografer og enda flere. Siste registrering viser ny løft ved Gunnestad etter lengre tids stillstand. En gnist av håp tenes. Kanskje allikevel.... Men,



Medieinteressen omkring prosjektet har vært stor. Her intervjues Rune av Dagsrevyen for annen dag på rad.

nei. Neste gang går det utfor igjen.

Vestfolder`ns utsendte vender hjem. Ved 21-tida er Rune og Sverre E. på lufta på P2. På ny er det vekst i trafikken. Rune anbefaler folk å følge med på skilttavlene også framover mot midnatt. Men sammenbruddet uteblir, ildlåpen må utsettes. Men - og det er viktig - prosjekt-

gruppa har fått visshet i at registreringssystemene fungerer som de skal -observasjoner ute på veggen og fra fly stemmer helt med det som kan avleses på skjermen. Derfor er man likevel fornøyd med det som har skjedd denne merkelige mai-kvelden på E 18 som de fleste av oss vegvesener som var med neppe vil glemme med det første.



Prosjektgruppa samlet på trappa på Ås: (f.v.) Rune Lundquist, Finn Carlsen, Finn Blakstad (SINTEF/NTH), Oddvar Bakken og Erik Schuller.



Forslagsordningen

3600 kr for gode ideer!



Vegmester Odd Pape overrekker Kåre Aasestad gavekortene for de to premierte forslagene



Anne Hov

Kåre Aasestad, Vervingen vegstasjon er premiert for to forslag han har kommet med.

Forslagene gjaldt:

-Utstyr til vask av kantstolper.

-Forbedring av kantstolpefundament.

Ideen til kantstolpevaskeren ble utarbeidet av Kåre. Han fikk hjelp av Steinsland Verksted i Tjølling til videreutvikling og framstilling av vaskeren. Steinsland har satt kantstolpevaskeren i produksjon. Utstyret skal påmonteres støtfanger på bil, og blir betjent av sjåføren ved hjelp av spaker inne i bilen. Utstyret er basert på hydraulikk.

I perioder med mye dårlig vær er utstyret i daglig drift. Det betjenes av 1 mann, mot 2 mann på tidligere utstyr. Besparelsene blir derfor relativt store på årsbasis.

Forslaget ble på siste møte i forslagsnemnda vedtatt å premieres med kr 3000.

Det neste forslaget gjaldt en forbedring av kantstolpefundament. Fundamentet var levert av et eksternt firma, og viste seg uhensiktsmessig i bruk der det var løs grunn. Fundamentet vred seg lett ut av stilling. Kåre fikk sveiset på en 10 mm tykk styrepinne på undersiden av fundamentet. Det står dermed stødigere.

Ideen ble premiert med kr 600,-

Grunnerverv Forhånds- tiltredelse



Yngvar Pedersen

Det hender at grunn tiltres av Statens vegvesen først etter at skjønn er avholdt, men det vanligste er at grunnervervet er ordnet i minnelighet eller at det er gitt arbeidstillatelse slik at anleggsarbeidene kan igangsettes før skjønn eventuelt er avholdt.

Men i enkelte tilfeller kan det være nødvendig å tiltre grunnen før skjønn selv om grunneier ikke vil gi arbeidstillatelse. I slike tilfeller kan Vegvesenet søke om samtykke til forhåndstiltredelse etter oreigningslovens paragraf 25 før rettskraftig skjønn foreligger. Dersom ekspropriasjonsvedtaket er gjort med hjemmel i vegloven, sendes søknad til Vegdirektoratet. Det er i denne anledning uten betydning om plangrunnlaget er reguleringsplan etter bygningsloven eller plan etter vegloven. Det har heller ingen betydning om det er fylkesveg eller riksveg.

Dersom ekspropriasjon skjer med hjemmel i bygningsloven, sendes søknad om forhåndstiltredelse til fylkesmannen. Grunneier skal normalt ha ca. 14 dager til uttalelse, og deretter kan Vegdirektoratet eller fylkesmannen fatte vedtak.

Dersom grunneier etter en slik tillatelse fortsatt nekter å underskrive arbeidstillatelse, må saken fremmes via lensmann som tvangsforretning. Det er ikke så ofte dette blir nødvendig, men noen saker av denne art har vi da hatt.

Skjønn - en forenklet rettsak



Yngvar Pedersen

Det er ikke alltid at grunnerverv kan løses i minnelighet, selv om dette er hovedregelen. Dersom vegvesenet og grunneier ikke blir enige om erstatning, må det holdes *skjønn*.

Hva er så et skjønn?

Jo, det er en forenklet rettssak hvor en får vurdert verdien av grunn som avstås og hvor også ulemper for resteiendommen blir vurdert. Grunn og ulemper blir verdsatt av en skjønnsrett som består av en sorenskriver og 4 skjønnsmenn. Det er også mulighet for en forenklet skjønnsrett med bare 2 skjønnsmenn, og det kan også være 6 skjønnsmenn i større saker. *Hjemmel* for skjønn vil være enten veglovens pgr. 50 eller bygningsloven, og det fattes da vedtak om eiendomsinngrep. Skjønn kan også fremmes som avtaleskjønn og hjemmelen er da skjønnslovens pgr 4.

Gangen i et skjønn.

En skjønns sak starter med en *skjønnsbegjæring* til herreds- og byretten på stedet. Her angis hvem som saksøkes, dvs. den eller de som må avgi grunn eller rettigheter, f.eks. vegrett eller frisiktklausulering. Videre gjøres det i skjønnsbegjæringen rede for hva som skal bygges, f.eks. gang- og sykkelveg langs riksveg 303 og hvilke inngrep som må foretas. Deretter får vi *saksforberedelse*. I skjønnsbegjæringen oppfordres motpartene til å legge fram dokumenter som de ønsker å bygge sine krav på, og det kan være aktuelt å framlegge sakkyndige uttalelser, f. eks. om jordbruksverdi. Under

saksforberedelsen klarlegges også spesielle skjønnsforutsetninger for de enkelte eiendommer, f.eks. spørsmål om avkjørsler og rettigheter.

Skjønnsforhandlingene

Når saksforberedelsen er avsluttet, blir skjønn *berammet* og *innkaminasjonen* er åpningen av skjønnsforhandlingene. Det som foregår i rettsmøtet er at saksøkerens prosessfullmektig, enten en engasjert advokat eller vegvesenets ansatte jurist, holder et *innledningsforedrag*. Her redegjøres det for hva saken gjelder, hjemmelen for skjønn, hva som skal eksproprieres og hvilke alminnelige og spesielle forutsetninger som skal gjelde for skjønn. De alminnelige skjønnsforutsetninger gjelder generelt og de spesielle for spesielle eiendommer. Deretter redegjør motpartenes advokat(er) for sitt syn på ekspropriasjonen.

Etter dette drar partene og retten på *befaring* hvor hver enkelt eiendom blir besett, og hvor eieren får anledning til å påpeke hvilke ulemper og hvilke tap de blir påført. Slike befaringer tar gjerne flere dager dersom det dreier seg om litt store skjønn.



Etter befaringen møtes partene i retten til *avsluttende rettsmøte*. Her gjennomgås dokumentene og forutsetningene i saken, parter, vitner og sakkyndige avhøres og prosessfullmektigene avslutter saken med *prosedyre*.

I prosedyren gjennomgår først saksøkerens prosessfullmektig faktum, virkningen for de saksøkte og de vurderingsprinsipper han mener skjønnsretten bør bygge på. Videre gjennomgås de rettsreglene han mener retten bør bygge på. Deretter får de saksøkte advokat(er) ordet og foretar tilsvarende gjennomgang.

Når skjønnsretten har vurdert saken, blir skjønn *avhjemlet*, dvs. at det blir bestemt i rettsmøte hvilke erstatninger som skal gis. Det blir deretter sendt prosessfullmektigene til *forkynnelse*.

Overskjønn

Etter at skjønn er forkynt, kan det innen 2 måneder begjæres *overskjønn*. I overskjønnet kan saken tas opp helt på nytt, og under bestemte forutsetninger kan nye ting bringes inn. Et overskjønn kan innen 2 måneder ankes inn for Høyesterett pga. feil i saksbehandling eller rettsanvendelse.



Opplæring

Opplæringsutvalgets evaluering av virksomheten



Det er et lederansvar til enhver tid å sørge for å ha personell som innehar nødvendig kompetanse i forhold til oppgaver avdelingen er satt til å jobbe med. I de tilfeller kompetansen ikke tilsvarende behovet, må opplærings-/utviklingstiltak settes iverk. LTP, NVVP, bemanningsplaner og organisasjonsplaner danner bakgrunn for arbeidsoppgaver, og dermed også for utviklingsbehov for avdelingen og for den enkelte.

Medarbeidersamtaler

I denne forbindelse er medarbeidersamtaler et viktig redskap både for lederen og for medarbeideren. Ut fra disse samtaler kan en sette opp behov for opplæring neste år, og planer for personalutvikling lages.

Vestfold ligger på et ganske høyt nivå når det gjelder gjennomførte opplæringstiltak, i forhold til mange andre fylker. Det vi etter hvert nå må konsentrere oss om, er å bedre virkningen av den opplæringen vi har.

Hvordan få bedre effekt?

Opplæringsutvalget har diskutert hva som kan gjøres for å få større

effekt av opplæringsvirksomheten, og hvordan vi best skal kunne måle og vurdere den opplæringen vi har hatt.

Det finnes ikke noe godt hjelpemiddel her, oss bekjent. Det er imidlertid flere måter å jobbe med dette på, og opplæringsutvalget har satt opp endel punkter som vi bør ta på alvor:

- Ledelsen må **bruke planverket** mer bevisst i arbeidet med kompetanseutvikling for den enkelte. (kompetanse = evne, muligheter og vilje). Ved evt. gap mellom tilgjengelig kompetanse og planverket, må det settes igang opplærings-tiltak.

- Ledelsen må sette opp klare ut-sagn over **satsningsområder** videre framover. Det må settes etiketter på tiltakene for å kunne velge innsatsen, og kunne måle resultatene: Kurs, konferanser, bruk av skoleverket, selvstudium, studie-grupper, hospitering og arbeidsplassopplæring.

- Medarbeidersamtaler bør brukes for bl.a. å registrere opplæringsbehov. Oppfølgingssamtaler er nødvendig. En svært **kritisk holdning** til både kurset og kursleverandøren er nødvendig. Dekker dette kurset vårt behov? Studer pro-

grammet.

- Rett før et kurs skal kursdeltakeren og lederen ta en samtale om kurset, slik at kursdeltakeren blir mer **mentalt forberedt** på det han/hun skal inn i. Lederen får også dermed en bedre innsikt i hva vi kan forvente å få igjen av nye kunnskaper.

- Standard skjema for **tilbakemelding fra kursdeltakere** på eksterne kurs, skal utarbeides. Skjemaet sendes til alle som har kommet med på eksterne kurs. Innen 1 måned etter kursslutt skal ferdig utfyllt skjema sendes alle avd.ledere, spesielt interesserte, mappe arkiv og til opplæringsansvarlig. Det må hver gang vurderes om det vil være ønskelig å holde et info. møte etter kursdeltakelsen for andre interesserte.

Tilbakemelding er vel anvendt tid.

Kursdeltakeren får en ny gjennomgang av stoffet som ble gjennomgått på kurset, og får dermed en repitisjon som kan være nødvendig for å få nye kunnskaper til "å sitte".

Når en kursdeltaker vet at han må lage en tilbakemelding etter hjemkomst, vil han ofte bli mer skjerpet

Opplæring

under kurset på det som blir foredratt.

Råd til kursdeltakere:

- * Noter gullkorn.
- * Noter egne tanker og ideer som framkommer.
- * Tenk over: Hva av dette kan jeg bruke i jobben?
- * Hva kan vi lære av de andre deltakernes erfaringer i deres jobbsituasjon?

Oppfølging etter hjemkomst

Vi bør bli flinkere til å følge opp ny lærdom. Kursdeltakeren og hans nærmeste overordnede bør kort tid etter hjemkomst gå gjennom innholdet i kurset. De bør bli bevisste på endel problemstillinger: -Hva kan vi bruke i vår arbeidssituasjon?.

-Hvordan bør vi ta det i bruk?

-Hvilke tilpasninger bør gjøres? -Hvilke andre vil ha nytte av å få innsikt i de nye kunnskapene?

Dersom lederen ikke har tatt initiativ til et slikt møte innen 14 dager etter kursslutt, har deltakeren plikt til å gjøre det!

Opplæringsutvalget har oppgaver også i evalueringsprosessen. En oppfølging er nødvendig.

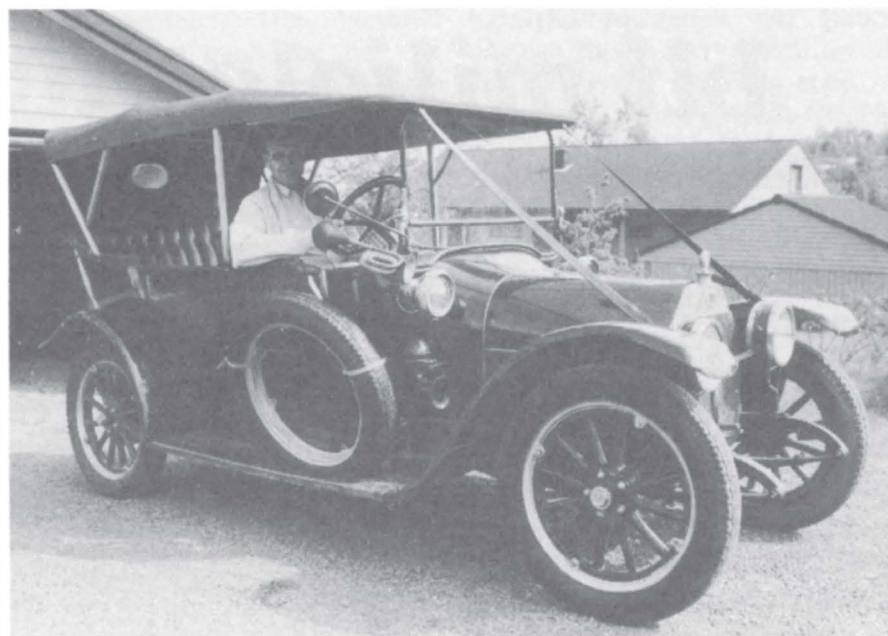
Vi har alle et ansvar!

Kurs gir muligheter for fornyelse av kunnskap og endring av holdninger, og gir ny inspirasjon. Bruk denne muligheten for egenutvikling mer bevisst! Både den enkelte og virksomheten vil ha fordeler av det.

Nødvendigheten av å ha et godt skolert personell som er motivert og som har vilje og muligheter til å gjøre en skikkelig jobb, ser vi alle. Gjennom utviklingstiltak prøver vi å komme dit. Vi har imidlertid alle et ansvar her, også den enkelte tilsatte. Si fra hvis du ikke har fått den informasjon og den opplæring som er nødvendig for å få gjort

Veghistorie

"-ikke den ringeste praktiske betydning"



Anton Ashbjørnrøds Fiat 1913 ville ha vært lite velkommen i Borre da den var ny.

At bilen ikke bare har positive sider er noe vi alle er klar over. Noen var imidlertid tidligere ute enn andre med denne oppdagelsen. I 1913 fikk Borre kommune en henvendelse om biltrafikk på bygdas veger fra amtmannen (fylkesmannen). Man besluttet å gi følgende svar -enstemmig:

1. Tillatelse til motorvognkjøring i Borre bør ikke gis - hverken på bygdevei eller hovedvei; i det man tillater seg å uttale:

2. Motorvognkjørsel har ikke den ringeste praktiske betydning for bygdens indvånere, noe som vel må innrømmes ved å påpeke våre gode kommunikasjoner, idet det innen herredet er 4 jernbanestasjoner og dertil god dampskipsforbindelse.

3. På våre veier med tildels skarpe kurver og fjellskrenter samt ringe bredde er sådan kjøring farlig, og

den vil utvilsomt bli ulykkesvanger såvel for gående som syklende, men særlig for kjørende med hest.

4. Man finner det meningsløst og uberettiget mot samfunnet etter de store opofrelser til landets bedste jernbane, nu sidestilt med denne å åpne adgang til en sådann upåkravet konkurransetrafikk.

5. Motorvognkjøring vil endvidere på våre grusveier forårsake et hittil ukjent slitt på disse og sterkt forøke kommunens gårdbrukeres vedlikeholdsarbeide.

6. Våre veier er ikke fra først av bygget for den slags trafikk med slik fart som formål, og man anser det som et overgrep. Befolkningens interesse og sikkerhet prisgis ved en slik tillatelse, som kun kan ha interesse for og praktiseres av rike enkeltmenn, der av visse grunner foretrekker den dyre motorvognskyss istedenfor den billigere, bekvemmere og sikrere skyss i en besteklasses jernbanevogn. (Uthevelser er gjort av oss.)



Må nye drivstoffer bli miljøløsningen ?



Stein Erichsrud

14 personer fra biltilsynet i Vestfold var 5. - 7. april på studietur til Sverige. Vi dro med innleid buss og Martin Visnes som sjåfør om kvelden 5. april. Bakgrunnen for turen var et ønske om å gi flest mulig nødvendige bakgrunnskunnskaper for utforming av kontrollmetoder og utstyr og opplæring av personell i forbindelse med etterkontroll av avgasskrav. Biltilsynets rolle i kontroll og etterkontroll er i dette henseende foreløpig ikke avklart. Vegdirektoratet avventer resultatene fra prøveprosjekter i Sverige og Vest-Tyskland.

Kravene ulike fra land til land

6. april skulle formiddagen benyttes hos Volvo Personvagnar og ettermiddagen hos Volvo Lastvagnar. Vi ble mottatt av Leif Limar fra Volvo Personvagnar som førte oss direkte "bak kulissene" til møte med sentrale personer for støy- og avgassavdelingene. Etter en kort markedsorientering om Volvo, ble vi informert om kravene i de forskjellige land som fabrikken hadde å holde seg til. På grunn av



Blir avgasskontroll en viktig del av biltilsynets kontrollvirksomhet i framtida? 14 personer fra Statens vegvesen Vestfold besøkte Volvo og SAAB i april for å føle utviklingen "på pulsen".

forskjellige kontroll- og sertifiseringsprosedyrer i ulike land er dette en tidkrevende og kostbar oppgave. Det er vel og bra med strenge krav, men gjør bestemmelsene like, var deres kommentar. For å oppfylle de skjerpede avgasskravene fra 1. januar 1989 og kravene om fabrikkgaranti på 5 år og 80.000 km, er eneste mulighet for Volvo i dag katalytisk avgassrensing med lamda sonde.

Ingen ny motor på gang

Vi diskuterte nye motorer og Volvos planer og utvikling, men noen ny motor fikk vi ikke konsept til. Volvos mening var at det måtte bli alternative drivstoffer som måtte komme. Deres meninger om kontroll/etterkontroll av katalysatorbiler var relativt klare. Man kan alltid måle avgasser på tomgang

eller ved forenklet chassiedynamometerprøve, men problemene ligger i grenseverdiene. En fullstendig avgasskontroll er i dag både tidkrevende og kostbar, og man kan ikke uten videre overføre disse grenseverdiene til motsvarende forenklet prøve.

Etter en gjensidig informasjons- og spørsmålsrunde fikk vi omvisning i de forskjellige laboratoriene for avgasskontroll. Instrumentverkstedet med alle analyseapparater og datautstyr for kontrollutstyr fikk vi også stifte bekjentskap med.

Partikkelfelle på dieslbiler

Etter en utmerket lunsj ble vi så fulgt over til Volvo Lastvagnar. Også for denne biltypen medfører ulike krav fra land til land proble-



Biltilsynets studietur til Sverige

mer for Volvo. Når det gjelder røkgasskravet anser Volvo det nødvendig med partikkelfeller på diesebilene. Prinsippet er det samme som for katalysatorer, men pga. sot og lignende er det nødvendig med rengjøring. Dette gjøres med en spesiell utbrenningsteknikk. Målet med partikkelfellene er å redusere utslippet av partikler med minst 80 % og HC med 60%, d.v.s. nesten røk- og luktfrie utslipp.

Større krav til motor og drivstoff

Med de nye avgasskravene blir grenseverdiene snevrere og snevrere, noe som setter større krav til motorens oppbygging og presisjon, samt kravene til "rent" drivstoff. Nordsjø-oljen ligger etter deres mening godt an.

Etter en omvisning på motorlaboratoriene ble støy og støykrav til tunge kjøretøyer diskutert. Stadig

skjerpede krav medfører større og større problemer for konstruktørene. Innkapsling blir trolig neste løsning, samt større krav til dekkeprodusentene. Her kommer også valg av vegdekke inn. På grunn av stadig strengere krav både fra brukerne om innvendig støy, og fra myndighetene om utvendig støy, hadde Volvo bygd opp et nytt støylaboratorium beregnet for de aller tyngste kjøretøyene. Et imponerende og kostbart anlegg, men helt nødvendig for å henge med i toppen.

SAAB godtar tomgangsmåling

Torsdag den 7. april gikk turen til Trollhattan for diskusjoner med SAABs miljøeksperter. Her foreleste sjefen for avgasslaboratoriet om sertifiseringsprosedyrer og katalysatorproblematikk. Når det gjaldt kontroll og etterkontroll for biltilsynets del var det overraskende forskjell mellom SAABs og Vol-

vos syn. En tomgangsprøve var SAAB absolutt ikke negativ til, og grenseverdiene var ikke så vanskelige å sette slik at defekte deler i katalysatorsystemet lett kunne påvises. Fingraderte instrumenter var nødvendig samtidig som det måtte settes krav til både CO, HC og CO2 på tomgang.

Studieturen har gitt biltilsynet i Vestfold grunn å stå på i det videre miljøarbeidet. Første skritt må være informasjon om hva den enkelte, også bileieren, kan gjøre. Miljø og forurensing fra kjøretøyene må gjøre oss mer bevisst. Problemet med kontroll og etterkontroll av kjøretøyer, samt utstyr til stasjonene må tas opp med Vegdirektoratet. Vi må også markedsføre oss og vise både Vegdirektoratet og andre at vi gjør noe aktivt, skaffer oss informasjon og tar problemene på alvor.

forts. fra s. 3:

skulle være fullført til 1. mai. Brua var imidlertid klar allerede i begynnelsen av april. Etter diverse kvantumsjusteringer ble anbudssummen regulert ned til kr. 1.356.600. Regnskapet viser store innsparinger på de fleste elementene i byggingen. På graving- og fyllingsarbeider er det spart kr. 88.000, på forskaling kr. 70.000, på stillas kr. 75.000, på rekkverk kr. 45.000 og på riggarbeider etc kr. 180.000,-. Den milde vinteren har selvfølgelig hatt innflytelse på resultatet, men dette utgjør bare en beskjeden del av innsparingene på anlegget.

I sitt innlegg sa Ivar Wulff videre at folk ute har hatt god

grunn til å irritere seg over at det ser ut til å bare fokuseres på effektivitet i utedriften i Vegvesenet. Halvparten av utgiftene ved veganlegg påløper gjennom varekjøp, kjøp av tjenester og planlegging. Dette er det vegkontoret som tar seg av, og skal vi komme videre er det nå på tide at vi ser nærmere på dette, sa han videre.

-Her er ikke noe juks og fanteri her, om noen skulle tro det, sa anleggsbestyrer Einar Lunde bl.a. Vi har regnet nøkternt og kjøpt det vi skulle kjøpe, og byggherren har behandlet oss på samme måte som han ville ha behandlet enhver entreprenør. Her ble det ikke gitt noe ved

dørene.

-Med dette har vi bevist at vi ikke bare kan konkurrere med entreprenørene, men at vi kan være dem overlegne, sa Lunde videre, og takket for godt samarbeid: Det er inspirerende å jobbe sammen med slike karer!

Det er fortsatt uklart når vi neste gang kommer til å gå inn med egenregi-kalkyle i konkurranse med private entreprenører, men Gjenne- stadmyra bru på Holmene - Tassebekk - parsellen på E 18 er en mulighet. Dette er et prosjekt på i størrelsesorden 30 mill. kr.



Opplæring

Lønn for deltidsansatte og beredskapsvakter på kurs

Iflg. personalhåndbokas pkt. 231.83 skal deltidsansatte som fullt ut deltar i kortvarige kurs på linje med arbeidstakere i fulltidsstilling, gis full lønn under kursdeltakingen. Det er forutsatt at kurset tar sikte på å kvalifisere arbeidstakeren for fortsatt tjeneste i den stilling vedkommende innehar. Dette innebærer at dersom den deltidsansatte deltar på kurs som helt eller delvis faller på hans/hennes fridager, skal lønn utbetales. Et eget skjema som grunnlag for utbetaling av lønn, er utarbeidet. Kan fåes ved henvendelse til Anne Hov. Denne bestemmelsen gjelder ikke for deltaking i fagorganisasjonskurs.

KURSDELTAKELSE FOR BEREDSKAPSVAKTER

Personell som i vinterhalvåret har beredskapsvakt, har i utgangspunktet full arbeidstid. Når de deltar på kurs/konferanser på dagtid, kommer dette i tillegg til vanlig arbeidstid. De har derfor krav på 50 % kompensasjon for den tiden de er på kurs. De har derimot ikke krav på overtid for reisetid, i likhet med andre kursdeltakere.

Dersom de på dagtid deltar på kurs/møter i sin fagorganisasjon, har de ikke krav på kompensasjon for dette.

FØRING AV LØNNSRAPPORTER FOR VEGTJENESTEMENN

Når vegtjenestemenn har deltatt på kurskonferanser, skal dette føres på lønnsrapporten. Fortrinnsvis øverst i høyre hjørne under "merknad". Hvilket kurs, hvor og når, føres også i denne rubrikken.

Kostnadssted og prosess er ikke

nødvendig å føre, da utgiftene vil bli fordelt på de kostnadsstedene tjenestemannen har vært lønnet på siste måned. Regnskapsperso-

nellet fører alle kurs/konferanser på lønnsart 314, og vi kan lettere lese av beløpene for kurskostnader på listene.



Anne Hov

GENERELT OM LOKALE/REGIONALE OPPLÆRINGSTILTAK

Kurspåmelding:

Vi vil minne om at all kurspåmelding skal være avklart med overordnede før man melder seg på til et kurs.

Og før oppsynsmannen/vegmeisteren melder noen av sine medarbeidere på kurs, skal dette være avklart med den enkelte.

Billettbestilling ved tjenestereiser:

Som kjent får vi 50 % rabatt på alle tjenestereiser når vi leverer et rabattskjema ved kjøp av billett. Rabattskjema kan fåes ved henvendelse til sentralbordbetjeningen på vegkontoret, eller til Anne Hov.

Dersom vi skal ut på lengre reiser, f.eks. med fly, kan vi fortrinnsvis bruke NSB reisebyrå, Helsefyr Oslo, tlf 02-63 13 54 ved bestilling av billett. Ved alle sentrale kurs hvor Vdr står som arrangør, oppnår vi 20 % rabatt på flyreiser.

NSB reisebyrå i Tønsberg er nedlagt. Ved andre reiser enn til sentrale kurs, kan også NSB reisebyrå i Horten brukes. Ofte er det mulig å oppnå rabatter ved flyreiser. Undersøk muligheten!

Som kjent skal billetter og opphold ved tjenestereiser betales av den enkelte, og føres opp på reiseregningen som utlegg. Reiseforskudd kan fåes ved henvendelse til kassereren på vegkontoret.

Kunngjøringer av kurs:

Alle lokale/regionale kurs/konferanser vil bli kunngjort for aktuelle målgrupper.

Kunngjøringer om alle sentrale kurs/konferanser vil bli sendt berørte avdelingsledere, som i samråd med potensielle kandidater tar ut deltaker(e) til kurset. Dette meddeles Anne Hov, som melder på deltakerne samlet til Vdr.

Alle tilbud om eksterne kurs blir oppført på en kursoversikt, og sendt avd.lederne den 1. hver måned. Oversikten settes også opp på tavla i 6.etg. på vegkontoret. Avd.lederne merker seg spesielt attraktive kurs, og tar ut deltakere i samråd med aktuelle medarbeidere.

Kursdeltakelse på eksterne kurs skal for driftsavdelingenes vedkommende forelegges driftssjefen til endelig avgjørelse, før påmelding foretas.

All kursdeltakelse/kursarrangering skal innom den opplæringsansvarlige for registrering! Fortrinnsvis i forkant av arrangementsdatoen.



Bedriftsidrett

Vegas spalte

Fotball

Tønsbergserien 2. divisjon:

05.05: **Vega** - Taxi 3-3

09.05: **Vega** - Elkraft 0-2

29.05: **Vega** - Olafsen 2-0

08.06: **Vega** - Måkerøy

15.06: **Vega** - Jarlsø

19.06: **Vega** - Tønsberg kommune

09.08: **Vega** - PK Bygg

16.08: **Vega** - Jernbanen/Kaldnes

24.08: **Vega** - Willy N. Andersen

30.08: **Vega** - Fylkeslaget

06.09: **Vega** - Esso

14.09: **Vega** - Tønsbergs Blad

Skyting

Veg-cupen i miniatyrskyting er nå ferdigskutt for alle fylkne. Så gjenstår det å se hvordan vi ligger an på landsbasis. En ting er ihvertfall sikkert: om ikke våre medlemmer er så aktive gjennom hele året, så dukker de opp for å være med i dette. Vi deltok i år med 25 skyttere, og det må jo sies å være bra! Det har også vært med tre damer for å bidra her, men dessverre måtte ei melde forfall pga. tidsproblemer, men dette må vel inspirere flere av slikt kaliber.

Endelig resultat foreligger ikke før ca. september, men helt uoffisielt ble Vegas fem beste: Per Teien, Gunnar Eriksen, Kjell Kval, Grethe Mehammer og Allan W. Kristiansen.

Vi takker for innsatsen og ønsker gamle og flere nye velkommen til dyst til neste "VM" i korrespondanseskyting.

Gunnar Eriksen

Bowling

Tønsbergserien, sluttabeller:

4. divisjon avd. B:

1.Vega 18 22950 58

5. divisjon avd. B:

7.Vega 2 16 16980 20

8.Vega 3 16 17076 18

Det skjer... Forts. fra s. 16:

I juni fortsetter dessuten arbeidet med FJELLRENSK og -sirkling av Holmestrandsfjellet langs E 18 nord for Holmestrandstunnelen.

Tunnelendene på FARRISTUNNELEN på E 18 i Larvik skal sikres i juni (jfr. russebilulykken i Bergen)

I juni skal det også drives med BÆREEVNEREGISTRERING på fylkesveger.

På riksveg 308 mellom Eidene og Tjøme sentrum skal det skiftes STIKKRENNER i juni. Det samme skal skje mellom Skoppum og Adal på fv. Z-530 (Borre) og på fv. Z-385 Haug - Hulebakk og Z-390 Haug - Grimestad (Tjøme).

Dessuten blir det SPYLING. av bruer, stikkrenner, kummer mv.

I juli vil vedlikeholdet prioritere det trafikkrettede vedlikeholdet. Det blir KANTSLÅTT langs riks- og fylkesveger.

BEDRIFTSHELSETJENESTEN vil være på plass i nye lokaler i Farmandsstredet, 3. etasje, fra og med mandag 19. juni. Man tar imot telefonhenvendelser fra mandag 12. juni. Pasientene bes benytte inngangen i kroken ved parkeringshuset.

ANBUDDSAVGJØRELSE for vegbelysningen E 18 Fyllpå - Holmene innen 1. juli. (20 anbud er innkommet. Dette er svært mange når det gjelder vegbelysning.)

GS-veg E 18 Foss bru - Galleberg (Sande) ferdigstilles 15.6.

På E 18-anlegget foregår det EPS-stabling på Hesby bru (for Andebuvegen). Ferdig ca. St. Hans. 15 FRANSKMENN besøker anlegget for å se på stablinga 13. juni. Ellers foregår det her arbeid med stillas, forsikling og armering av overbygningen. Ferdig støpt overbygning 7. juli. Trafikk på brua fra 1. august.

På ØSTRE ÅMOT BRU på E 18-anlegget (for Anholtvegen) pågår det i juni arbeid med fundamenter for landkar og stillas. Entreprenearbeidet med borede peler er avsluttet. I juli blir det bygging av søyler og landkar.

Ca. 1. juli blir det ASFALTE-RING Aulerød - Anholt på E 18 - anlegget. Ca. 15. juli blir det oppstart på betongdekket.

På HAUGSELV BRU i Hvarnes på rv. 306 pågår arbeid med maling, sandblåsing og betongreparasjoner. Skal være ferdig i juli.

På GRAVDAL BRU i Andebu (rv. 307) vil det i juli bli vedlikeholdsarbeider med betongreparasjoner, sandblåsing og maling.

På rv 310 ved Tredjedammen i Greveskogen bygges det kulvert for gs-veg. Første byggetrinn vil være ferdig i juli og trafikken på 310 føres da tilbake fra interimsvegen til opprinnelig trase. 2. byggetrinn vil være ferdig 31.9. og anlegget vil da være fullført.

På Skjerven - Lønnskoll - anlegget (fv. Z-820) i Lardal blir det asfaltering i uke 26 (26. - 30. juni).



SOMMER!

50 År:

Ragnar Bergan, 10/6

Bjørn Skøie, 25/6

Helge O. Andreassen, 26/6

65 År:

Bjarne Henriksen, 18/6

Rolf Hansen, 15/7

Martin Nordkvelle, 27/7

70 år:

Anton T. Gran, 8/6

Alderspensjon:

Svein Dukefos, 30/6

Martin Nordkvelle, 31/7

Velkommen:

**Carl Fredrik Fagernæs - jordskifte-
kandidat - grunnseksjonen**

**May Bente Tung - praktikant - an-
legg**

**Tom Kjetil Lofsberg - praktikant -
anlegg**

Det skjer i som- mer:

VEGCUPEN i fotball avvikles i Steinkjer 9. - 11. juni. Vega deltar med følgende mannskap:

Gunnar Arnesen, Jan S. Bråthen, Morten Guldbrandsen, Dag Runar Haugen, Andre Revaa, Richard Vassdahl, Grethe Mehammer, Harald Bøvre, Stein Linnestad, Tore Kaurin, Reidar Jørgensen, Marit Wroldsen Dahl, Hilde Kristiansen, Erik Thomassen, Svein Erik Hem, Geir Magne Bøe og Audun Nordbotten.

PENSJONISTTUR til Teknisk Museum og Vegvesenets jubileumsutstilling 20. juni.

KURS: Kvalitetsledelse (NIF) 13-15.juni (Ivar Wullf) Stavanger

VEDLIKEHOLDSSJEFSKONFRANSE 6. - 8. juni, Stavanger (Nils Skjevik).

Fylkesfinale i SYKKELPRØVEN avholdes 6. juni.

21. juni -ca - åpner NY BILTILSYNSSTASJON i Tønsberg på Ås dørene for publikum. (Offisiell åpning blir 11. august).

6. juli blir det TRAFIKKDAG i Horten (sansynligvis!).

Åpning av RUNDKJØRING sør for KANALBRUA i Tønsberg vil skje 15.-20. - juni.

Første store evalueringshelg for TRAFIKKAVVIKLING E 18 er St. Hans-helga 23.-25. juni.

Fram til 20. juni VENTER VI SPENT på resultatene fra høringsrunden på hovedplanen for Nytt hovedvegnett i Tønsberg/Nøtterøy.

(Det nasjonale) TRAFIKKSIKKERHETSRADET skal ha møte på Havna 6. og 7. juni. Vegkontoret har oppgaver i denne anledning.

Andreas SETSAA har sin siste dag på jobb i Vestfold 30. juni og tiltrer som Vegsjef i Vest-Agder 1. juli.

For E 18 -parsellen Tassebekk - Fokerød holdes det SKJØNN i tida 12. - 16. juni. Jordskifteretten er skjønnsrett for 19 parter i vegjordskiftet. Vi har nok grunn i skiftetfeltet til at partene får erstattet sine avståelser med arealer pluss at vi får utlagt grunn til 4 felt langs 2,5 av den 3,8 km. lange parsellen.

I perioden 16. - 30. juni vil Oldsaksamlingen foreta ARKEOLOGISKE UNDERSØKELSER like sør for eksisterende rasteplass på Gulli.

6. juni blir det PENSJONISTAVSLUTNING på Fossekroa, Brufoss for Olav Smørdal, Bjarne Henriksen, Gunnar Nordkvelle og Svein Dukefos (som går av på 40-årsdagen for sin ansettelse i Statens vegvesen Vestfold 1.7.!)

I juni blir det ASFALTARBEIDER om natten mellom Helland og Knudstad på E 18. Dessuten skal det legges asfalt på riksveg 8 mellom Kvelde og Rimstad og på 303 mellom Hem og Hystad.

forts. s. 15

Neste Vestfolder kommer 4. august