

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 2/18. årgang
6. februar 1991



Full fart ved Furulund. Anlegget sparer 15 millioner kroner på å fullføre E 18 i Stokke i år.

E 18-forsering gir kjempebesparelse

Selv om ingenting er avgjort, tyder mye på at Vegdirektoratet kommer til å yte de 30 millioner ekstra som kreves for at vi skal kunne åpne allerede 15. november i år i Stokke. Nå viser beregninger anleggsavdelingen har gjort at veganlegget i så fall vil bli 15. mill. kr. billigere enn planlagt. Anleggsavdelingen legger dessuten nå fram tall som viser en produktivitetsvekst på hele 7,8% i år. - Stordriftsfordeler og kjempeinnsats fra de ansatte er forklaringen, sier anleggssjefen.

Side 12

Ved Kongens død

side 2

Tunnelmiljø

side 3

Ledelsens spalte

side 4

Ulykkesåret 1990

side 5

Obligatorisk eierskiftekontroll

side 6

Tøffe tak i vintervær

side 7

Opplæringsplan

side 8 - 9

ADR

Side 10

Premiert forslag

side 13

Jubilanter

side 15

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre BringakerRedaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød,
Tore Jan Hansen,
Kåre Holtung,
Trygve Larsen
Johan LepperødUtgitt av
Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 323, 3101 TønsbergSats&lay-out:
Statens vegvesen Vestfold

Trykk: Horten Print Shop

Opplag: 700

Vestfolder'n trykkes
på miljøpapir

Før knyttet vi oss til mennesker og brukte ting. Nå knytter vi oss til ting og bruker mennesker.

Karsten Isaksen

Kong Olav V.



Foto: Per Gilding, Tønsbergs Blad

Kongen er død. En epoke er slutt. Et samlet folk viser sin sorg og sin takknemlighet. Og viser hva Kongen først og fremst var: et samlingsmerke på tvers av alle skillelinjer. Folkelig, folkekjær, men rakrygget og bevisst på sin krevende oppgave.

Kong Olav hadde et spesielt forhold til Vestfold. Som militær fikk han særlig gode kontakter i Horten og Stavern. Seiling og fritid førte til mange besøk i Tønsberg og på Tjøme.

Nå er det vel slik at alle her i landet føler at kong Olav hadde et spesielt forhold til nettopp deres fylke, kommune eller sted. Og med rette! Han var jo slik. I holdning og handling sto kong Olav for verdier vi alle setter høyt; å gagne andre, tjene samfunnet - ALT FOR NORGE.

I ærbødig takk lyser vi fred over kong Olavs minne.

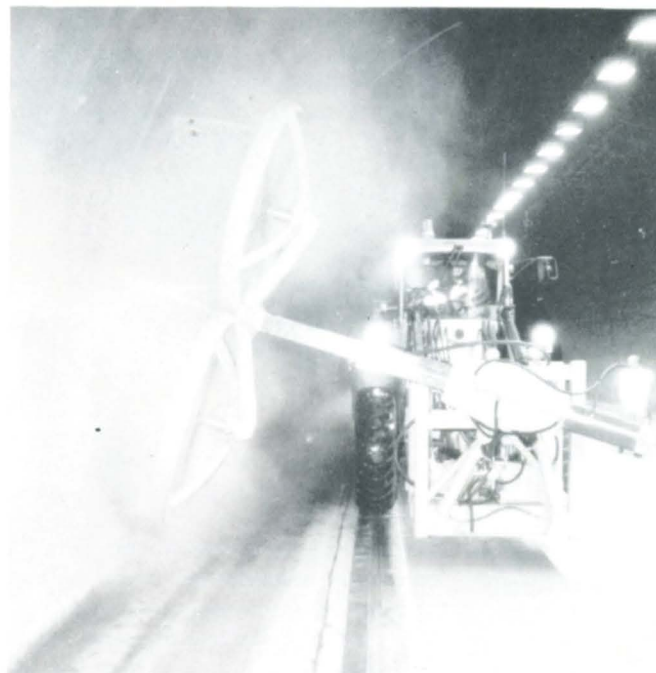
Johan Lepperød

Blyfritt spylevann

Spylevannet fra Holmestrandstunnelen inneholder svært lite bly, faktisk ikke stort mer enn det overflatevannet i naturen naturlig inneholder. Dette går fram av et brev fra Fylkesmannens miljøvernnavdeling. Dermed er det klart at tunnelvasken ikke representerer det miljøproblemet man kunne få inntrykk av etter fjorårets presseoppslag om sterkt blyholdig spylevann fra en tunnel i Hordaland.

Erik Thomassen

Tunnelen i Hordaland var relativt lavt trafikkert, men hadde ikke vært vaske siden den ble tatt i bruk for flere tiår siden. Holmestrandstunnelen vas-



Spylevannet fra tunnelvaskeren i Holmestrandstunnelen inneholder svært lite bly

kess som kjent jevnlig, men til gjengjeld er trafikken svært stor. På vedlikeholdsavdelingen er man selvfølgelig glad for at det nå ikke blir nødvendig

å legge om vaskerutinene i tunnelen.

Feiestøvet fra tunnelen inneholder imidlertid bly og tungmetaller i et slikt omfang at det ikke bør deponeres i nærheten av vannkilder, heter det i brevet fra Fylkesmannens miljøvernnavdeling. I stedet foreslås det at deponeringen skjer på en kommunal fyllplass. Tidligere ble vegstøvet ofte benyttet som fyllmasse ved vegbygging. Denne praksisen har man imidlertid gått bort fra. I dag deponeres vegstøvet på Kopstad pukkverk.

Fylkesmannens miljøvernnavdeling har ikke foretatt noen vurderinger av hvilken betydning feiestøvets innhold av tungmetaller har på arbeidsmiljøet. Vedlikeholdet vil nå ta kontakt med Arbeidstilsynet for å få dem til å vurdere om det er nødvendig med spesielle tiltak overfor de som utfører arbeid i tunnelen.



Vegstøvet fra tunnelen må deponeres i god avstand fra vannkilder.

Vegtrafikk og miljø

Vi i Statens vegvesen har som oppgave å legge grunnlaget for et funksjonelt og hensiktsmessig vegtransportssystem i Norge.

Hensiktsmessig i forhold til hva? Noen vil mene at målet må være et vegnett av så god standard at fremkommeligheten ivaretas og at transportkostnadene holdes lavest mulig. Andre vil sette trafiksikkerheten som det edleste mål, altså færrest mulig ulykker. Atter andre vil sette miljøaspektet høyest.

Men det er ikke nødvendigvis noen reell motsetning mellom disse målene. Da vi åpnet den nye E 18 forbi Sem i fjor avlastet vi et særdeles sterkt belastet lokalsamfunn. Åpningen kunne gjennomføres fire måneder foran tidsskjemaet. Dette alene førte til et redusert drivstofforbruk på strekningen Gulli - Holmenåsen på flere hundre tusen liter. Et kjøretøy som tvinges gjennom en trafikkork bruker fire, ja opp til sju ganger så mye drivstoff som et som passerer uhindret i normal, jevn fart.

Men hva så med den globale forurensingen? I Norge har vi kommet til at 24% av CO₂-utslippet som den vesentligste drivhuskomponenten stammer fra vegtransporten. 11 av disse prosentene er privatbilismens andel. Resten stammer fra tungtransport og kollektivtrafikk. Til sammenligning kommer ca. 55% av det totale CO₂-utslippet fra kraftproduksjon - selv i Norge hvor vi regner med å ha en usedvanlig ren kraftproduksjon (vannkraft).

Noen ønsker å redusere privatbilismen gjennom en strategi som innebærer et vegnett med lav (lavest mulig) standard. Målet er først og fremst redusert utslipp av drivhusgass. Men kan det være mulig å tro på en slik strategi?

Hele samfunnsstrukturen i vårt tynt befolkede land baserer seg på utstrakt bruk av privatbil. Vår boform og vår arealplanlegging har gjennom lang tid utviklet seg slik at privatbilen er blitt et nødvendig onde - eller gode - alt ettersom en ser det. En endring av dette vil ta meget lang tid og kreve enorme ressurser - ikke minst i form av energi. Det er ikke i første rekke privatbilen som er syndebukken. Det er i måten vi har latt samfunnsstrukturene utvikle seg på årsaken er å finne. Nordmenn er individualister. Dessuten har vi en distriktspolitikk som forutsetter spredt bo-

setning i et tynt befolket og topografisk komplisert land. Ligger det overhode noen realisme i å omstrukturere vårt samfunn innenfor en periode på f.eks. en mannsalder? Og ønsker vi det?

Og hva vil vi oppnå? Det ville være helt eksepsjonelt om Norge klarte å redusere privatbilismen med f.eks. 20 % innen overskuelig fremtid. I andre land drøftes muligheten av å begrense veksten, eller i beste fall begrense dimensjonen til dagens nivå. Med 20 % reduksjon av den norske privatbilbruken ville CO₂-utslippet synke med 2,25% (forutsatt alle andre forhold holdt uendret)! Gevinsten er så liten at det er et spørsmål om det overhodet er verd innsatsen. I alle fall med strategien "dårlige veger". For det ville i første rekke gå ut over miljøet, transportkostnadene og konkurransevnen. Dersom vi ønsker å prise oss ut av markedet er dette vegen å gå!

Biltettheten i Norge er i ferd med å nå et metningspunkt. Det er ikke langt opp til det vi kaller fullmotorisering, eller det privatbilbruksnivå hvor behovet er dekket. Etter dette vil veksten omtrent følge befolkningsveksten, litt avhengig av hvordan samfunnsstrukturen vår utvikles. Dersom vi kan løse de lokale by- og tettstedsproblemene vil derfor ikke trafikkforurensingen behøve å bli noe problem i vårt tynt befolkede land.

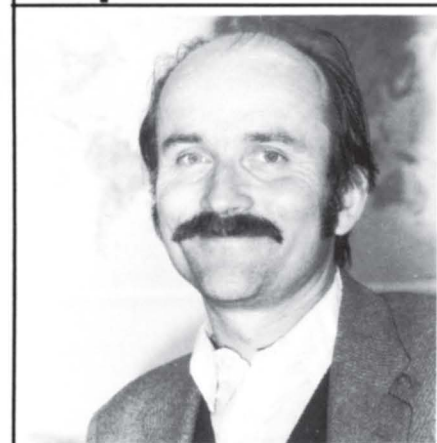
Den virkelige forurensingsreduksjonen vil vi likevel oppnå gjennom teknologiutvikling. Gjennom forbedret utnyttingsgrad, rensemetoder og alternative energiformer vil vi kunne mer enn halvere problemet - for hele transportsystemet. Og da vil det monne!

Men vårt virkelig store problem - nasjonalt og enda mye mer internasjonalt - er avgass fra kraftproduksjonen. Nå er Norge i ferd med å bli en av verdens store gasseksportører. Av de enorme gassressursene på Trollfeltet har vi hittil gjort avtale om eksport av omkring 1/3 til kontinentet. Og hva skal de brukes til der? Jo, for en stor del til kraftproduksjon. Samtidig forbyr vår Miljøvernminister bygging av gasskraftverk i Midt-Norge. Dobbeltmoral?

Nå vil dette likevel kunne gi et virkelig løft i miljøforbedringene i Europa, og spesielt i Øst-Europa, fordi utslippet fra et

gasskraftverk bare utgjør 40 % av utslippet fra brunkullkraftverk. Men hva om vi produserte kraften ute på feltet? I løpet av en ti-årsperiode burde vi kunne utvikle teknologi for å føre avgassen tilbake igjen til sokkelen. Da ville en dessuten kunne utnytte kanskje opp til 30 % mer av reserven - i Trolls tilfelle ca. 400 mrd m³ ekstra til den ufattelige verdi av 240 mrd. kr! For slike beløp burde en ha råd til adskillige kraftverk ute på sokkelen.

Ledelsens spalte



Arne Hoff

Gjennom en slik strategi kunne Norge bli i stand til å levere foredlet kraft til Europa gjennom kabel i stedet for gjennom gassrør. Forurensingsfritt! Slik kunne Norge bli verdens største miljøeksportør. Det ville vel gi vyer - både i miljøsammenheng og som vårt konkurransefortrinn i et fremtidig europeisk fellesskap. Og hvilken industriutfordring for vårt hardt rammede næringsliv!

Det er i lys av disse utfordringene en bør se relasjonene i norsk miljøengasjement. Også når skytset rettes mot utvikling av en funksjonell infrastruktur som blant annet utbygging av et stamvegnett er en del av. Sett i en slik sammenheng kan det være enklere å ta fatt på arbeidet med å gjennomføre vårt hittil mest utfordrende vegprosjekt i Vestfold.

Stabile totaltall i 1990, men Færre riksvegulykker

Fjoråret gikk styggfort. Det er sikkert flere enn meg som lurer på hvor tida blir av, hvorfor 1990 gikk fortere enn 1989, som igjen gikk fortere enn 1988. Nåja - ikke alt gikk fortere i 1990. Det er nå innført automatisk trafikkontroll på både E-18 og Hortensveien. Da går det som regel ikke fullt så fort mer, men noen tall har vi ikke å legge fram riktig enda. Erfaringene fra den første kontrollerte strekningen var absolutt positive, det skjedde færre ulykker og de alvorlige ulykkene uteble.

Selv om fjoråret gikk fortere for en del av oss skjedde det ikke flere trafikkuulykker enn året før, men heller ikke færre, slik vi hadde håpet. I 1989 endte vi opp med 430 personskadeulykker (ifølge SSB). I 1990 ble det 431. Dette er noe i overkant av det vi har hatt i 80-årene. Målsettingen om at ulykkestallene skal ned klarte vi med andre ord ikke å følge i året som gikk. På den annen side er det snakk om små variasjoner, som ligger godt innenfor det teorien kaller "tilfeldige variasjoner", så det er ingen grunn til å fortvile.

Dessuten viser tallene at antall ulykker på "våre" veger faktisk gikk litt ned, men at det samtidig skjedde flere ulykker på kommunale veger. Den mest markerte forandringen finner vi på E-18. Antall ulykker på denne vegen var 20 % lavere enn gjennomsnittet for siste 5-årsperiode. Antall skadde gikk ned med 27 %, og best av alt; de alvorligste skadene, dødsfall inkludert, gikk ned til det halve. Hva det skyldes skal jeg ikke forsøke å forklare. Noe skyldes nok fotoradarene, men langt fra alt. Hva f.eks. Vedlikeholdsavdelingen og Biltilsynet har gjort kjenner jeg for lite til, men dere kan kanskje skrive litt om dette selv? For riksveggenes og fylkesveggenes vedkommende er det vel riktig å si at



Antallet ulykker på riksvegene går ned, men det øker på kommunale veger.

situasjonen er noenlunde stabil. Det er små variasjoner, men om en ser riktig godt etter viser tallene en topp midt på 80-tallet, og en liten nedgang (tilbake til det "normale"?), de siste 2 - 3 årene. Også her gikk antall alvorlig skadde en god del ned.

På de kommunale vegene skjedde det, som sagt, flere ulykker i året som gikk. Dette gir kanskje en forklaring på det skjedde flere ulykker i kryss i 1990 enn det vi er vant til. Det skjedde også flere ulykker med kjøretøyer med samme kjøreretning, dvs. påkjøring bakfra og andre. Tallene viser derimot en liten nedgang i antall utforkjøring, og også en liten nedgang på fotgjengersiden.

Den største endringen finner vi når vi ser på møteulykkene, eller front-kollisjonene, som det heter i avisene. Det skjedde 45 slike ulykker i 1990. Gjennomsnittlig skjedde det 64 møteulykker i året i perioden 1986 - 90. Dette betyr en nedgang på 30 %, dersom

ikke datamaskinen har lurt meg. Dette kan også forklare en del av nedgangen i alvorlige personskader.

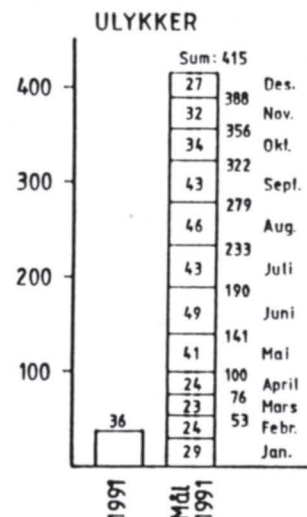
Det kan sies mer om ulykkestallene, men det får vente en liten stund. Om ikke altfor lenge vil det komme en liten skrivelse med rød forside fra trafikksesjonen. Den sier mer.

Øystein Langdalen

Mange januarulykker

I januar skjedde det 36 personskadeulykker i Vestfold-trafikken. Dette er 12 flere enn samme måned i fjor. To personer omkom. Tallet i fjor var en.

Måltallet for antallet trafikkuulykker i år er 415. Dette tallet er trinn på nedtrappingen mot 400 ulykker som vi skal nå i 1993. Fjoråret ga som kjent 431 ulykker.



Biltilsynet i samarbeid med verksteder og testestasjoner

Obligatorisk eierskiftekontroll innføres fra 1. mars

Fra 1. mars 1991 innføres det i Vestfold obligatorisk eierskiftekontroll av person- og varebiler. Det er laget en samarbeidsavtale som er gjeldende for hvordan ordningen skal fungere. Denne avtalen er godkjent og undertegnet av Vestfold Bilbransjeforening, NAF, Forbrukerkontoret og Biltilsynet. Det er Biltilsynet som har styring og administrerer ordningen. Lignende ordninger er iverksatt eller iverksettes i flere andre fylker også.



Jørn Hæhre

Person- og varebiler som er eldre enn 5 år og som ikke har vært godkjent i løpet av siste 12 måneder, skal i forbindelse med eierskifte ha obligatorisk kontroll. Det blir i forbindelse med omregistrering utlevert innkalling til kontroll. Det blir gitt valg mellom å bestille time for kontroll ved Biltilsynet eller fremlegge tilstandsrapport fra verksted/testestasjon. Verkstedene/testestasjonene skal benytte Forbrukerrådet/NBF's skjema Tilstandsrapport. Denne regnes som en full teknisk kontroll på linje med en kontroll utført ved Biltilsynet.

Biltilsynet kontrollerer ikke kjøretøyene før omregistrering. Hvis dette ønskes må det kontaktes et verksted/testestasjon for utstedelse av tilstandsrapport. Tilstandsrapporten kan fremlegges ved omregistrering og innkalling bortfaller. Ifølge opplysninger fra Østfold som har hatt en

Helge Hågan (t.v.) og Jørn Hæhre ved Biltilsynet Larvik har stått sentralt i opplegget for eierskiftekontrollen.

tilnærmet lik ordning i ca. 1 år, har Forbrukerkontoret merket en stor nedgang i klagesaker som gjelder bilkjøp. Et mål med denne ordningen må da bli å prøve å få folk til å kontrollere bilene før de kjøper.

Det er kun godkjente verksteder/testestasjoner som kan være med og disse har sendt egen søknad til Biltilsynet, som har vurdert disse. Personell som skal foreta kontrollene må ha vært på eget kurs for ordningen. Kurset som er tilrettelagt av Biltilsynet vil bli gjennomført i løpet av februar.

Det er kjent at eldre og dårlige kjøretøy ofte skifter eier. Det er ofte at disse kjøretøyene ikke er inne til teknisk kontroll i nåværende rutiner. Vi får på denne måten kontrollert flere kjøretøy og bedrer dermed trafikksikkerheten. Biltilsynet blir også avlastet i kontrol-

len med lette kjøretøy og kan prioritere kontrollen av tyngre kjøretøy.

Ordningen får en prøvetid på 1 år. Biltilsynet vil i denne tiden foreta stikkprøvekontroller av tilstandsrapporter utstedt av verksted/testestasjoner og vil sammen med kvaliteten av disse, samt antallet kontroller foretatt av verksted/testestasjoner vurdere om ordningen bør bli permanent. Det opprettes et kontaktforum med representanter fra Bilbransjen, NAF, Forbrukerkontoret og Biltilsynet som skal ha jevnlig kontakt om utviklingen av ordningen.

Sigmund Riis har vært koordinator mellom ledelsen og en arbeidsgruppe. Biltilsynets representanter i arbeidsgruppen har vært Helge Hågan og Jørn Hæhre. Anton Asbjørnrød har tilrettelagt og vil være med på gjennomføringen av kursene.

Tøffe tak når snøen laver ned som verst

-E 18-roden er i lengste laget, sier Nils Gunnar Aas (t.v.) og Thorbjørn Olsrød i vedlikeholdsområde 02.



I forrige nummer av Vestfolder'n skrev vi at vi hadde hatt et snev av vinter. I tiden som er gått siden det har det vært endel snørøydning. Vi har fått en føling med hvordan beredskapen fungerer ved mye snø og vi har vært ute og fått noen kommentere til dette, særlig når det gjelder brøyting.

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n har vært med Nils Gunnar Aas og Thorbjørn Olsrød en tur ut på E 18 og RV 312 for å få et inntrykk av hvordan det er å brøyte langs de mest trafikkerte vegene i fylket. En vet ikke hvordan det er før en har vært med og opplevd hva slags problemer de har å hankses med.

Det har merkelig nok ikke skjedd mange trafikkulykker i forbindelse med brøyting, sier Nils Gunnar Aas. Selv om det mange ganger har oppstått farlige situasjoner så har det gått bra. Mange bilister har det travelt og vil gjerne kjøre forbi. Brøytebilen er stor og ploget stikker ut på kantene og gjør sikten dårlig for de som skal kjøre forbi. Men trafikantene skal raskt fram, slik at de benytter enhver mulighet til å presse seg forbi, sier Aas, som har drevet med brøyting i en del år. Jeg ønsker ofte at trafikantene tar mer hensyn til de gule bilene, sier Aas videre. Det gjelder særlig når vi kjører inn på en busslomme og skal ut i vegbanen igjen. Da oppstår en del farlige situasjoner. Det er greit at vi skal ta hensyn, men det gjelder også våre medtrafikanter.

En annen ting som også bør belyses i forbindelse med brøytingen er at roden er i det lengste laget. Ettersom

vi skjønner på Aas og Olsrød er det vanskelig å holde vegstandarder slik den helst burde være ved store mengder snø. Hvis det er noe som må ordnes med bilen e.l. kommer en straks på etterskudd med brøytingen. De står på og kjører i ett for å holde vegen så god som bare mulig, sier de. Og det gjelder alle som har beredskapsvakt, både saltvakt og brøytemannskapet.

Vi leser i avisene at det klages på brøytingen på E 18 og på enkelte andre strekninger. Slik kritikk vil alltid forekomme og det lærer en seg å leve med etter hvert, sier Aas. Vi gjør jobben vår og noe mer kan en ikke forlange, fortsetter han og Olsrød er enig. Da må det være andre ting det er noe galt med. Kanskje lederne i vedlikeholdet burde vært med på en vakt (når det snør som verst), så fikk de kanskje et litt annet syn på forskjellige ting, sier de to i en litt spøkefull tone.

OPPLÆRINGS

OPPLÆRINGSTILTAK	* O M R	** A V D	*** F O R M	Ant. dgr.	Gjennomførings- tidspunkt	Sted	Målgrupper	Ant. del- tak- ere	Ansvarlig
Regional grunnernervkonferanse	1	2	R	2	29-30/1	Langesund	Alle, grunn	8	JEG
Skjønnsforberedelse	1	2	S	3	9-11/4	Oslo ?	gr.erverver	1-2	JEG
GPS-satellittposisjonering	2	2	S	2	?		landm/kartl.	2	KHA
Delingsloven	1	2	S	3	29-31/10		landmåler	2	JEG
Saksbehandlerkurs kartbestilling	1	2	S	2	?		kartansv.	1	KHA
Eiendomsjus	1	2	E	10	des-feb	Tønsberg	tekn.pers.	2	JEG
Multi-rapport, Edb	1	2	E	2	Våren	Oslo	merk.pers.	1	SK
Kartdagene 1991	1	2	E	3	14-16/3	Beitostølen	kart/landm.	1	JEG
Geodesidagene 1991	1	2	E	2		Tromsø ?	landm/kartl.	1	KHA
GIS-systemer, NKT-kurs	2	2	E	2			GIS-ansvarlig	1	KHA
Vestf. Karttekn. Forenings kurs	1	2	E				tekn. pers.	2	JEG
Miljø og sikkerhet i byer/tettsteder	5	2	S	3	mars		tekn.pers.	2	AHC
Luftforurensning og vegplanlegg.	5	2	S	3	juni		tekn.pers.	2	ØF
Plan- og anleggssjefkonf.	1	2	S	3			avd.leder	1	Foss
Trafikkseksjonslederkonf.	1	2	S	3	feb.	Asker	mellomleder	1	AHC
Skiltkonferanse	4	2	S	3			tekn.pers.	2	AHC
Kollektivtrafikk	5	2	S	3	okt		tekn.pers.	2	AHC
Skjønnsforberedelse	2	2	S	3	april		tekn.pers.	1	HSt
Tekn. Edb-konf.	2	2	S	3	mars		tekn.pers.	2	ØF
Vegdatabank-konferanse	2	2	S	2			tekn.pers.	1	Foss
Vegplanlegging	2	2	S	2			tekn.pers.	2	ØF
Drift av ATK (autom. traf.kontroll)	2	2	S	2			tekn.pers.	2	AHC
Vegtrafikktegninger	2	2	S	3	juni		tekn.pers.	1	Foss
Bruestetikk	2	2	S	2	jan		tekn.pers.	2	ØF
Brukonferanse	2	2	S	3			tekn.pers.	1	ØF
Introduksjon 018-norm. vegbygging	2	2	S/R	1			tekn.pers.	5	ØF
Grunnboring	2	2	S	2			opps.menn	2	ØF
Miljøkurs. NIF/NITO/NTH	2	2	E	2			tekn.pers.	6	ØF
Trafikksikkerhet	2	2	E	2			tekn.pers.	4	AHC
Trafikkavvikling	2	2	E	2			tekn.pers.	1	AHC
Trafikkberegninger	2	2	E	2			tekn.pers.	1	AHC
Plan- og bygningsloven	2	2	E	2			tekn.pers.	1	AHC
Vegplanlegging	2	2	E	2			tekn.pers.	2	ØF
Tekniske konferanser	2	2	E	2			tekn.pers.	2	ØF
Signalregulering	2	2	S	2			tekn.pers.	1	AHC
Overvåkning av signalanlegg	2	2	E	2			tekn.pers.	1	AHC
Vegbelysning, konf.	2	2	E	2			tekn.pers.	1	AHC
Geoteknikk, konf.	2	2	E	2			tekn.pers.	1	ØF
Grunnkurs i ledelse	1	2	L/E				mellomledere	3	Foss
Plan- og anleggssjefkonf.	1	4	S	3	høst		avd.leder	1	1W
Teknisk EDB-konferanse	1	4	S	3	12-14. mars	Vdr	driftsoppf.	2	SL
Kalkulasjon og oppfølging ERK	6	4	S	3		Vdr	anl./k.ing.	3	DAT
Produktivitet og konkur.evne, anl.	6	4	S	3		Vdr	anl.ledere	2-3	1W
Brukonferansen	6	4	S	3		Vdr	anl.ledere	2	DAT/EL
Kurs byggeledere og kontrollring.	6	4	S	3		Vdr	anl./k.ing.	2	LK
Introd. 018 vegbygging	6	4	R	1		Tønsberg ?	anl./oppsyn	7	Høi
Korrekt betongutførelse	6	4	S	2		Vdr	ing/opps/form	3	DAT
Opptreden i media	1	4	S	2	11-12.02	Klækken	avd./prosjl.	2	1W
Edb for ledere	1	4	S	3	3-5.04	Oslo	avd.leder	1	1W
Piggdekk. NTH	4	4	E	2	3-4.01	Trondheim	anleggsleder	1	DAT
Sikringsmetoder tunnel. NTH	6	4	E	3	7-9.01	Trondheim	prosj.leder	1	Høi
Div. NIF-kurs	6	4	E	20	gj. året		anl./opps/+	7	1W
Anleggsdagene 1991	6	4	E	3	7-9.02	Hamar	avd./prosj.l	2	Høi
Betongteknologi. EEU-kurs NTH	6	4	E	10	feb/mars	Trondheim	opps/anl.led	2	EL
Graving/avstiving av grøfter. MEF	6	4	E	1	12.03	Eidsvoll	opps/form/fag	5	Høi
Bruk av laser. MEF	6	4	E	2	høst		opps/form/fag	5	GMB
Anleggslederskolen. Vdr.	6	4	S	65	vår/høst	ambulant	opps/anl.led.	2	1W
Etterutdanning NTH	6	4	S	90	1. halvår	Trondheim	anl.leder	1	GH
Stikningskonferansen	6	4	S	2			stikn./opps	2	GMB
Tunnelkonferanse	6	4	S	2			prosj.leder	1	Høi
«Vinterkursene», Vdr. EDB-PBR m.m.	1	4	S	2	jan	Tønsberg	tekn.pers.	10	1W
Norsk Betongdag	6	4	E	1		Oslo	anl./ktrl.i	2	DAT
Kvalitetssikring B&A. 90-års krav	6	4	E	3		Fagernes ?	prosj.leder	1	1W
Fjellsprengningskonf.	6	4	E	2		Oslo	prosj./anl.leder	2	Høi/LK
Miljøkunnskap. NTH	5	4	E	6	høst	Oslo ?	avd.leder	1	1W
Kontrollring. bruianlegg	1	4	S	2			kontr.ing.	1-2	1W
Konf. prosjekt-/byggeledelse bru	1	4	S	2			tekn.pers.	2	1W
Utarbeidelse av anbud/kontr.oppf.	1	4	S	2			tekn.pers.	2	1W
Produktivitet og konkur. anl.dr.	1	4	S	2			tekn.pers.	2	1W
Etterkalkyler prisbank	1	4	S	2			tekn.pers.	1-2	1W
Bruk av PC - oppkobling mot Nord	1	5	L	1	vår	vegktr.	tekn.pers.	5	AB
PBR samlebasse	1	5	S/L	1	april		tekn.pers.	10	Ca
Forebyggende vedl.hold av bru	6	5	S	2			tekn.pers.	1	Nord
Brukonferansen	6	5	S	3			tekn.pers.	1	Nord
Miljø- og sikkerh. by og tettst.	5	5	S	3	12-14 mars		tekn.pers.	1	Skj
Asfalt dagen	2	5	E	1			tekn.p/opps.	2	HR
Laboratoriesjefkonf.	1	5	S	3			lab.leder	1	EA
Asfaltkonferansen	6	5	S	2			tekn.p/opps.	6	HR
Skiltkonferanse	4	5	S	3			tekn.pers.	2	Ca
Vintervedlikeholdskonf.	6	5	S	3			tekn.pers.	2	Skj.
PMS-seminar (Edb)	2	5	S	3	12-14. mars		tekn.pers.	1	HR
Trafikkrettet vedlikehold	4	5	S	3	10.12. sept.		tekn.p/vegm.	5	Ca
ANPROD i vedlikeholdet (Edb)	2	5	S	3			tekn.p/opps.	6	Skj
Stein i veg	6	5	E	2	feb.		tekn.pers.	2	EA,HR
Dispensasjoner	1	5	R	2			kontorpers.	3	SMDT
Vegens livsløp	6	5	E	3	jan.		tekn.pers.	1	Ca
Piggdekk. NIF	5	5	E	2	3-4. jan	NTH, Trondheim	tekn.pers.	1	Ca
Nivå-4 kurs	6	5	L	2	mai		vegtj.menn	75	Nord
Avsetn. kurs		5							
Bruk av salt	4	5	L	1	vinter	Ås	vegtj.m/opps	25	Bakken
Geoteknisk tegning	6	5	S	2			vegtj.menn	1	Ca
Edb-bruk v/bæreevne måling	6	5	S	2		Ås	oppsyn	2	
Kurs for asfaltkontrollører	2	5	L	1			vegtj.m/opps	7	HR
Introduksjon 018 normaler, vegbygg	6	5	S	1			oppsyn	2	Ca
Lab. og kontrollarbeide	6	5	S	3	feb/mars		vegtj.menn	3	EA
Bruk av variable skilt	6	5	E	1	vår		elektriker	1	Ca
Lyskryss - datakommunikasjon	4	5	E	1	vår		vegtj.menn	4	Al
Bruvedlikehold	6	5	L	1	vinter	Ås	vegtj.menn/opps	6	Nord
Føreropplæring, sopebil	6	5	L	1	vår		vegtj.menn	3	K.Ho
Kranførerkurs	6	5	L	1	vinter	Ås	vegtj.menn	8	K.Ho
Allment, Volvo last	6	6	E	4		Oslo	mekaniker	1	O.J.
Rep. Mattson veghøvel	6	6	E	4		Oslo	mekaniker	1	O.J.
Rep. Komatsu gravemaskin	6	6	E	4		Oslo	mekaniker	1	O.J.
Elektro, ny teknologi	6	6	L	1		Ås	mekanikere	5	O.J.
Sertifisering av løfteutstyr	6	6	E	5			mask.instr.	1	K.Ho

Ny bil for sprengstofftransport

Mandag 28. januar overtok skytebas Ole Skjelland sin nye bil for transport av eksplosive varer. Bilen er utstyrt i henhold til de reviderte ADR-forskriftene (internasjonal forskrift om transport av farlig gods), og er godkjent av biltilsynet for transport av inntil 500 kg. sprengstoff i samlast med inntil 1000 elektriske tennere.

Kåre Holtung

Av utstyret som kreves nevnes:

- *Lasteplan innvendig kledd med minimum 12 mm tykk vannfast finer
- *Festekroker for surring av last
- *Fastmontert kasse for tennere
- **"Kapell" over lasteplan, låsbart og i brannhemmende materiale
- *2 stk. 2 kg pulverbrannslukkere type ABE
- *2 stk. stoppeklosser for hjula
- *2 stk. batteridrevne gule blinklamper
- *Foreskrevne skilt foran, på sidene og bak som varsler om at bilen frakter eksplosive varer



Skytebas Ole Skjellands nye VW Transporter er utstyrt etter de reviderte ADR-forskriftene.

Bilen er en Volkswagen Transporter Syncro, 5-seters pick-up med turboladet dieselmotor, konstant firehjuls-trekk og differensialsperr på for- og

bakaksel. Ole Skjelland har altså fått en skikkelig terrengbil og uttrykker stor tilfredshet over å ha fått akkurat en slik bil som anlegget ønsket seg.

Vegas skidag 1991

Lørdag 2. mars kl. 1100 på Botne skiklubbs anlegg, Gullhaug

Aking, koffertløp med pilkast (idealtid),
parløp med sammenbundne ben.

Det blir premier til alle!

Tradisjonell servering av kaffe, kaker, pølser, brus

Påmelding til sentralbordet vegkontoret 033 13210 innen 22. 2

Ta med familien og kom!

Lifjellshytta, trekning

- Vinterferien 1. del: Hilde Kristiansen
(reserve: Gunnar Eriksen)
Vinterferien 2. del: Torun Borgersen
(reserve: Olav Sjøenøst)
Påskeferien 1. del: Odd Bergseter
(reserve: Tore Kaurin)
Påskeferien 2. del: Harald Wessel
(reserve: Johannes Aasrum)

Rettelse:

Dessverre har det sneket seg inn en feil i Rolf M. Hagens artikkel i nr. 1. I første avsnitt skal det stå: "Men det betyr at vi åpner også for andres meninger. Det er den store og fine forskjellen mellom det å dele meninger og det å diskutere. Diskuterer man går man gjerne i forsvar for sitt eget standpunkt"

Hvorfor blir ikke forslagene gjennomført?

De som har prøvd seg i vår forslagsordning har med tiden funnet ut hvilken utmerket ordning dette er for å fremme oppfinnsomheten i Statens vegvesen. Jeg har selv vært medlem av Hovedutvalget for samarbeidsutvalg i Statens vegvesen som i sin tid behandlet slike saker og har derfor førstehandskjennskap til det som skjedde for en del år siden. Forholdene, d.v.s. avgjørelshurtigheten og anvendelsen av forslag går i dag i omtrent i de samme sporene.

Jeg skal her gi noen eksempler på hvordan forslagsordningen virker og vil da gå litt inn på de forslag jeg selv har fremmet.

I 1974 laget jeg et konkret forslag til et arkiv for film. Dette forslaget var systemorientert og tilrettelagt for EDB. Forslaget ble honorert med kr. 800,- i 1976 som forslag nr. 146, og det gikk ut anbefaling til alle fylkene om å nytte det. Såvidt jeg kjenner til har ingen anvendt forslaget.

I 1977 fulgte jeg opp med et annet forslag som gikk ut på omforming og endring av tekst på et skjema. Forslaget ble behandlet i samarbeidsutvalget i Statens vegvesen Vestfold 7. juni 1977 hvor det ble anbefalt en belønning på kr. 400,-. Deretter ble saken oversendt Vegdirektoratet. Etter en tid kom det svar fra Vegdirektoratet som sa at forslaget ikke hadde noe for seg og at jeg kunne klage på avgjørelsen. Jeg klaget ikke. Ett år senere kom det nytt skjema og da utformet slik jeg hadde foreslått. Noen belønning ble ikke gitt.

Produktivitetskampanjen i Staten i 1982 prøvde jeg meg på og fikk kr. 1000,- og 5. plass av ca. 500 forslag. Det var også et annet forslag fra en

annen ansatt ved et annet vegkontor som kom høyt opp på listen. Statsråd Astrid Gjertsen overrakte premiene og sa at forslagene ville bli fulgt opp i de forskjellige direktoratene. Senere har jeg ikke sett eller hørt noe om at forslagene er diskutert.

2. februar 1990 trodde jeg at jeg hadde truffet spikeren på hodet, idet Vegvesenet har miljø som en av sine hovedmålsetninger. Jeg kontaktet derfor Per Firing as og spurte om leveringsbetingelser for papir til resirkulasjon. Firmaet sa seg villig til å betale kr. 0,20 pr. kg for returpapir og opplyste samtidig at de fikk papir fra Forsvaret til oppklipping og viderebehandling. I dag brennes det papir vi kaster på Ås vegsentral i en forbrenningskoneiner som forpester store områder med røyk. Forslag om rutiner for behandling og salg av avfallspapir ble sendt forslagsnemnda samme dag.

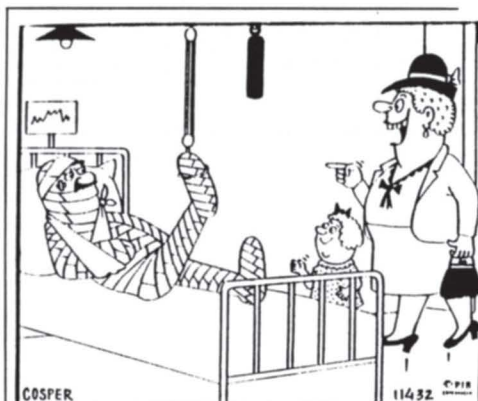
Jeg hadde regnet med at dette var en sak som hadde store miljømessige

fordeler og som i tillegg ville gi brukbar økonomi. Jeg trodde slike saker ville bli behandlet meget raskt, men nei, saken er fortsatt under behandling.

Om jeg ser på forslagsordningen ut fra de erfaringer jeg har som forslagsstiller og beslutningsorgan så må jeg si at jeg ikke er særlig optimistisk. De fleste som har prøvd en gang har gitt opp uten å prøve igjen.

Forslagsordningen ville om den var nyttet etter den ånd den var tiltenkt gitt nye og fine impulser. Banebrytende industri og forskning er flinke til å prøve ut og benytte forslag fra ansatte. Hvorfor kan ikke vi gjøre det samme?

Audun Nordbotten



– Du kan tro vi er stolte av deg. Det er din skyld at det nå blir satt opp et varselkilt...

En bilist som ble stoppet av en politikontabel, spurte indignert: –Hvorfor i all verden stoppet De meg?

–De kjørte 70 km i timen, svarte politikontabelen.

– 70 km i timen? Tøys! Jeg har ikke vært ute en halv time en gang, utbrøt bilisten.

Kraftig produktivitetsvekst for Anlegget også i 1990

E 18-forsering gir 15 mill kr. i besparelse

En ytterligere forsering av E 18 i Stokke slik at anleggs-åpningen blir 15. november i år vil gi en innsparing på 15 mill.kr. Det foreligger fortsatt ikke noe sikkert svar på om vi får anledning til å fortsette anlegget i det tempoet som har vært holdt til nå, men signalene fra Vegdirektoratet er positive. Teknisk direktør Olav Søfteland sier til Tønsbergs blad at han er "ganske overbevist om at saken ordner seg" og at han har gitt Statens vegvesen Vestfold beskjed om å planlegge videre med tanke på november.

Erik Thomassen

Driften blir langt mer effektiv når man kan kjøre et anlegg for fullt. Ferske ressurs- og kostnadsberegninger viser at vi kan redusere totalkostnaden fra 209 mill (-90) kr til mindre enn 195 mill (-90) kr. Dersom man kan få til åpning allerede i november i år betyr dette også at man kan flytte "Stokke-administrasjonen" direkte over til nordfylket og spare kostnadene som ellers ville ha vært forbundet med å ha to fullt utbygde parallelle administrasjoner.

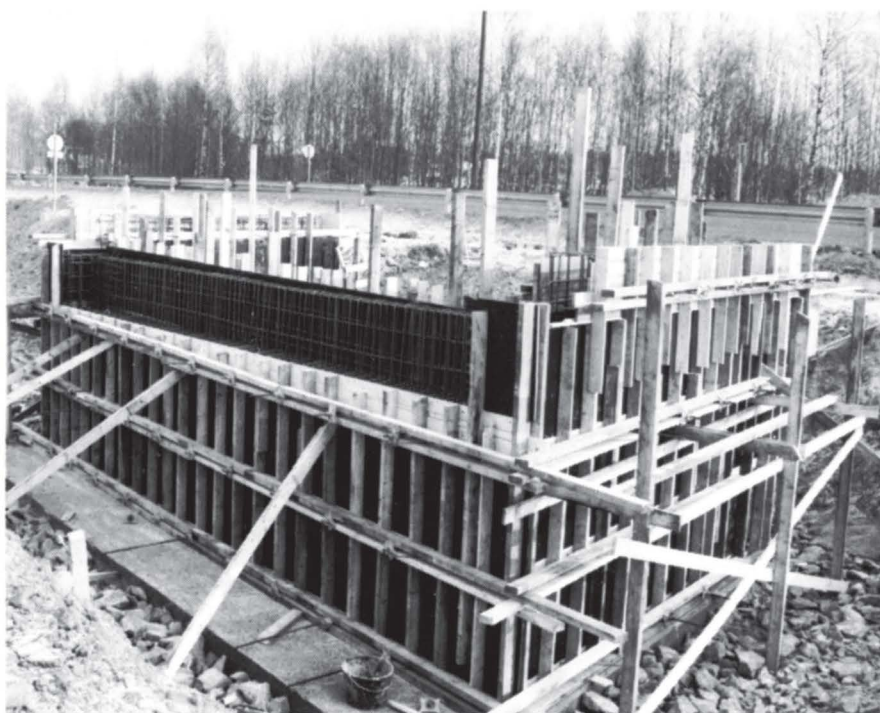
Langsom finansieringstakt har tidligere gitt lang anleggstid og dermed høyere totale administrasjonskostnader. Samtidig gir det økte tempoet større muligheter til rasjonell utnyttelse av mannskaper, biler og maskiner.

Enhetsprisutviklingen for anleggsdriften viser solid produktivitetsvekst også i 1990. Totalt utgjør gevinsten 3,5 millioner kroner eller 7,8 %. Noe av dette må tilskrives den generelle markedssituasjonen. På de enkelte prosessene merker man seg særlig at masseflytting fjell er redusert fra kr 32/kbm til kr. 17/kbm. Med andre ord er kostnadene pr. kubikkmeter nærmest halvert. Dette har selvfølgelig også sammenheng med at det totale volumet er økt fra 19 100 kbm til hele 111 590 kbm. Når det gjelder masseflytting løsmasser er reduksjonen fra 1989 til 1990 1/3, eller fra kr. 18 til kr. 12/kbm.

I årsrapporten fra anlegget heter det for øvrig: "Iveren etter å demonstrere

konkurranssevne gjennomsyrrer (...) hele organisasjonen. Beundringsverdige god lagånd, vilje og evne til selvstendig ansvar i utedriften, har også i høy grad medvirket til det gode resultatet. Meget lavt sykefravær og god arbeidsmoral tyder på trivsel og innsatsvilje. Dette lover svært godt for framtiden."

Som i 1989 produserte anlegget også i 1990 egen forsterkningslagsmasse ved å knuse sprengt stein direkte på stoff. I 1990 ble det produsert 55 000 kbm ferdig anbragt masse til enhetspris kr. 60/kbm. I 1989 var enhetsprisen kr. 84/kbm. Tidligere ble slik masse levert fra pukkverk. Dette ville gitt en pris på ca. kr. 150/kbm.



E 18-anlegget drives nå med sikte på åpning 15. november. For tida foregår det forskaling og armering på egenregikalkylen Furulund bru.

Forslagsordningen:

Premiert info-folder om rundkjøringer

I de senere årene har Vegvesenet anlagt mange nye rundkjøringer. Og flere vil komme i tiden framover. I den forbindelse har det vært gitt en del informasjon til trafikantene om riktig kjøreatferd

Anne Hov

På bakgrunn av statistikker over antall uhell i rundkjøringer og ved observasjon av atferd på disse punktene, har det vist seg at mer informasjon er nødvendig for å få trafikantene til å lære seg riktig kjøreatferd i disse.

Trafikkpedagog Rolf Hagen har med dette som utgangspunkt utarbeidet en info.folder om ulike typer rundkjøringer og gode kjøremåter i disse. Folderen ble sendt Forslagsnemnda for vurdering.

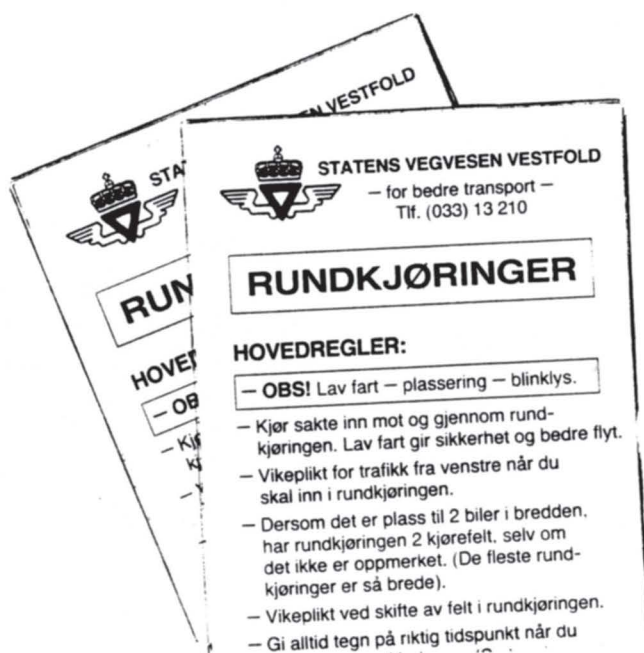
Folderen har allerede langt på veg vist seg å ha den ønskede effekt. Den er interessevekkende og setter ofte i gang en sunn diskusjon på bakgrunn av de enkeltes ulike erfaringer og oppfatninger av rundkjøringer. Den har lommeformat og er lagt ut på biltilsynsstasjoner, bensinstasjoner og andre lett tilgjengelige steder for å kunne nå et stort publikum. Den blir også delt ut ved trafikkontroller.

Det er å forvente at denne informasjonen vil nå mange og at trafikantene etterhvert vil bli bedre i stand til å oppnå riktig kjøreatferd i rundkjøringer. Så langt har info-folderen fått mye positiv omtale. Folderen er også sendt det sentrale bedømmelsesutvalget i Vegdirektoratet, slik at infor-



Rolf M. Hagen (t.h.) ble premiert med kr. 800,- for info-folderen. T.v. biltilsynssjef Magnus Bøie.

masjonen etterhvert sendes alle vegkontor i landet. Rolf Hagen har på denne bakgrunn fått en premiering på kr. 800,- for sitt forslag. Premien ble utlevert på et internt møte på avdelingen i november måned.



Tillitsvalgte og verneombud i vegarbeidsdriften, 1991

Hovedtillitsmannsutvalget:	Hans Thv. Kittelsen (leder) Øyvind Lindseth Sverre Larsen
Hovedverneombud: Vara:	Allan Kristiansen Kåre Holtung
Representanter til AMU:	A. Kristiansen (Kåre Holtung) Elisabeth Bratås (Svein Svensvik)

Anlegget	Oppsynsmann	Tillitsvalgt	Verneombud
	Eivind Holtan Dag R. Haugen N.A. Lindsholm Halvor Garvik Gunnar Stien	Andre Revaa G. Mehammer T. Delesand P.O. Wierød Gunnar Moen	Revaa/S.Larsen Jan Sigurd Torp T. Delesand T. Sandene Arne Hansen
Vedlikeholdet	Område		
	01	Hans R. Næss Alf R. Åsberg	Irene Enerud Per Teien
	02	Gunnar Arnesen Jan S. Bråthen	Gunnar Arnesen Jan S. Bråthen
	03	T. Engebretsen Thore Böhler	Ragnar Bergan Ole G. Lyngdal
	Laboratoriet	Stein E. Brekke	Stein E. Brekke
	Skilt/oppmerking	Erik Jespersen	Gunnar Hansen
Grunnundersøkelsene		Sven Erik Hem	Alfred Stølan
Maskinavdelingen	Ås vegsentral	Morten Guldbrandsen A.B. Askestrand	Nils W. Berg
	Sjåfører/maskinførere/anlegget	Bjørn Sørli	
Biltilsynets vekt-kontroll		M. Hagejordet	

Oversikten er ajour pr. 22.1. 91.

Hans Thv. Kittelsen

Nye satser for forenklet forelegg

Med virkning fra 1. september 1990 er det fastsatt nye satser for forenklet forelegg i trafikkaker. Den mest iøynefallende endringen er trolig gebyrene for fartsovertredelser. Mens det før var intervaller på 10 km, er nå intervallene for fartsovertredelser satt til 5 km.

Yngvar Pedersen

De nye satsene for gebyrer er slik

Overskridelse	Farts- grense 60 eller under	Farts- grense 70 eller over
	t.o.m. 5 km	kr. 400
t.o.m. 10 km	kr. 700	kr. 500
t.o.m. 15 km	kr. 1000	kr. 800
t.o.m. 20 km	kr. 1500	kr. 1100
t.o.m. 25 km	kr. 2000	kr. 1500
t.o.m. 30 km		kr. 2000
t.o.m. 35 km		kr. 3000

Kjøring mot rødt lys "belønnes" nå med kr. 2000,- mot før kr. 1000,-. For en del andre forhold som kjøring i strid med trafikkskiltene med påbudt kjøreretning er gebyret nå kr. 1500,- mot før kr. 1000,-. Kjøring på sperrelinje koster kr. 1000,- som før.

Kjøring med ett eller flere dekk med for liten mønsterdybde koster nå kr. 1000,- mot før kr. 400,-.

Ulovlig forbi kjøring fører nå til gebyr på kr. 2000,- mot før kr. 1000,-. Manglende respekt for vikeplikt fører til samme reaksjon (mot kr. 1000,- tidligere). Unnlattelse av å ha med vognkort, førerkort eller mopedførerbevis kangi kr. 500,- i gebyr mot kr. 400,- før.

Tendensen er en generell økning i gebyrsatsene, og noen nye forhold er kommet med sammenlignet med de tidligere reglene.

25 år i fedrenes fotspor

Ved maskinavdelingens juleavslutning 1990 var tre 25-års jubilarer spesielt innbudt. Åge Nilsen, Jan Eddy Eggar og Bjørn Sørлие hadde i 1990 vært ansatt i Statens vegvesen Vestfold i 25 år. Men det er ikke bare det at de har vært i Vegvesenet i 25 år, men alle tre har også hatt fedre ansatt ved maskinsentralen. Dette synes Vestfolder'n var en fin anledning til å presentere tre av våre veteraner i drifta.

Jorun Sætre Bringaker

Åge Nilsen begynte i Vegvesenet i 1965 som gravemaskinkjører. Da ble de to første hydrauliske gravemaskinene kjøpt inn og Åge ble spurt om han kunne tenke seg å kjøre en av dem, og det sa han seg villig til. Han har helt fram til i dag kjørt gravemaskin og har vært med på utviklingen som har skjedd på det området. Før ble det ikke tatt noe hensyn til den som skulle sitte og kjøre maskinen. I dag er det veldig viktig at sjåførene sitter godt og har alle bekjemmeligheter i styrehuset. Det har ikke bare vært en utvikling når det gjelder utstyret, men også når det gjelder forskjellen på oppsynsmann og vanlig arbeider, sier Åge Nilsen. Før hadde de så respekt for lederen eller oppsynsmannen på anlegget at de følte vedkommende som en hersker eller konge. Og i det ligger det helst en negativ følelse.

Åge forteller også at han liker seg bedre i Vegvesenet nå enn han gjorde før. Nå føler han at maskinførerne har større ansvar for det arbeidet de gjør og de vet til enhver tid hva de skal gjøre. Det sstår ikke lenger en oppsynsmann over dem og "passer" på dem. Forholdet er meget godt mellom lederne på anlegget og de som er anleggsarbeidere og maskinførere, sier Åge Nilsen.

Faren til Åge Nilsen het Arne Nilsen og begynte som høvelfører og gikk over til lastebil ganske raskt. Han kjørte på forskjellige anlegg rundt omkring i fylket. Arne Nilsen døde dessverre tidlig i en alder på 44 år.

Jan Eddy Eggar har også en far som har vært ansatt ved maskinsentralen. Einar Eggar begynte å jobbe i Vegvesenet da de



25-års jubilarer med familieanere i Vegvesenet gratuleres av ass. vegsjef Tore Kaurin (nr. 2 fra venstre): F.v: Bjørn Sørлие, TK, Åge Nilsen og Jan Eddy Eggar.

holdt på med brua ved Fossekroa. Det var et samarbeid mellom kommunen og Vegvesenet. Siden har han hatt sitt daglige virke på vegstasjonen på Kverken. Der hadde han med lager og utleie av maskiner og utstyr å gjøre. Han har også jobbet ved anlegget. Han var i sin tid med på Farris-anlegget og Lågendalsanlegget.

Jan Eddy var også med faren sin på jobb. Det var mer plass til unger ute på småanleggene før i tiden. Nå er alt effektivisert slik at det ikke er tid til å ta med seg barna på jobben. Einar Eggar gikk av i 1980 etter 27 år i Statens vegvesen. -Jeg har mange gode minner fra barneårene da jeg var med på alle de småplassene Vegvesenet hadde rundt omkring i fylket, sier Jan Eddy. Han kjører lastebil på E 18-anlegget i Stokke. På anlegget har han stort sett kjørt siden han ble ansatt i 1965, med unntak av noe brøyteberedskap om vinteren. Han har tidligere kjørt både traktorgraver, dumper, hjullaster og Viking-dumper.

Bjørn Sørлие er tredjegerasjon vegarbeider. Både hans far og hans bestefar på morssiden har vært ansatt i Vegvesenet. Hans bestefar, Johannes Lauritsen var vegvokter på riksveg 306 og gikk daglig langs vegen med hakke og spade. Bjørn's far, Bjarne Sørлие begynte i 1946 på E 18 anlegget på nordsiden av Knutstad. Senere begynte han på maskinsentralen som fører av traktorgraver, gravemaskin og bulldozer. Hele tida mens han var ansatt

ved maskinsentralen kjørte han for anlegget. Det siste anlegget han var med på før han gikk av i 1977 var Haukerødanlegget. Der var han med som "kyndig" mann fordi det begynte så mange nye på anlegget den tiden. De måtte ha med en som hadde litt erfaring. Vestfolder'n har snakket litt med Bjarne Sørлие og kunne straks konstatere at han sitter inne med usedvanlig stor kunnskap om Vegvesenet både i dag og fra tidligere tider. Gode historier kom fram fra den tiden han jobbet på anlegget.

Bjørn Sørлие begynte i september 1965 som dumperkjører på anlegget Bommestad - Farris. Fra 1968 til 1975 kjørte han bulldozer på forskjellige anlegg. Bjørn var hovedtillitsmann, Vestfold Vegarbeiderforening fra 1975 til 1986. Noe som har gjort at han har stor kjennskap til Vegvesenet og kjenner mange av de ansatte. For tiden kjører han høvel på anlegget/vedlikeholdet og er tilknyttet område 2.

Det at disse 25-års jubilarer er ansatt ved maskinsentralen og at deres fedre også har vært det, viser hvor sterke tradisjonene er i Vegvesenet. Det var ofte naturlig at barn til fedre som jobbet ute i drifta også fikk jobber der etterhvert som de vokste opp. Det er et fenomen som har eksistert over flere generasjoner. Og vi har sikkert flere som er annen og tredjegerasjoner. Men dette tilfellet er nok spesielt ved at fedrene har vært ansatt ved samme avdeling som deres sønner er i dag.

Det skjer i februar:

60 år: Petter Ragnar Samuelsen 13/2
Rolf Mathisen, 20/2
65 år: Gunnar Nordkvelle, 21/2
75 år: Olaf Gulliksen, 11/2
80 år: Kolbjørn Hoel, 10/2

På E 18-anlegget kal det settes opp rekkverk på Asketraet bru og Gjennestad bru. Gjennestadmyra kulvert forskales ferdig og støpes i første halvdel av måneden.

Forskaling av såle på kulvert Rørkoll øst startet 28. januar. Resterende del av februar brukes til forskaling og armering av vegger og vinger, samt bygging av stillas.

I begynnelsen av februar støpes østre landkaret i akse 1 på Furulund bru.

4. februar starter forskaling/armering av såle landkar vest i akse 5. Etter støping av sålen, forskales og armeres det videre på vestre landkar.

Utbedringen av E 18 i Undrumsdal i Våle starter med byggingen av forlengelse av eksisterende krøtterundergang med forskaling og armering.

Vedlikeholdsområdene melder om vanlig vintervedlikehold i februar. Område 02 melder dessuten om sprengning på rv. 306 ved Knutstad og oppstarting/klargjøring på riksveg 303 ved Sandskje. I område 03 blir det krattrydding og grøftesprenging om det blir lite snø. Område 01 melder for øvrig om 115 søknader på to ledige stillinger!

Skilt/oppmerking skal gjennomføre refleksutskifting på rv. 310, 317 og 318 og på fv. 251, 255, 260, 261, 265, 275, 281, 505 og 509.

Lab melder om teknisk kvalitetssikring på E 18 i Stokke og på strekningen Undrumsdal postkontor - Undrumshøy. Dessuten på Gjennestadmyra kulvert, Furulund bru og Rørkoll øst kulvert. Det blir hulromskontroll, telegrensemålinger og dessuten diverse lab.-arbeider.

Biltilsynet gjennomfører i ukene 5 og 6 kundeundersøkelse del 2 som ledd i det pågående prosjektarbeid BTV-2003.

Det gjennomføres i uke 2 et to-dagers kurs i trafikksikkerhetspakken for førerprøvesensorer i Biltilsynet.

I løpet av februar gjennomfører Biltilsynet kurs for verkstedspersonell fra hele Vestfold i forbindelse med den nye ordningen med obligatorisk eierskiftekontroll som trer i kraft fra 1. mars i år.

I uke 6 har Trygg Trafikks fylkessekretærer og lederne i UP samling på Havna hotell.

6. februar går første "Ikke tøft å være død"-forestilling dette året på Messterfjellet skole. Trygg Trafikk melder om stor interesse fra skolene.

14. februar er andre kursdag for lære- re fra 30 grunnskoler i fylket. Tema er trafikkundervisning for 1. - 9. klasse. Vestfolds fag- og metodikkperm deles ut denne kursdagen.

Kurs i februar:

Eksterne:

*Eiendomsjus for landmålere, 6., 13., og 27., H. Thingelstad og J.E. Lund
*Vegens livsløp, NIF, 30.1.-1.2. S.E. Brekke

*Anleggsdagene MEF, 6.-8., Ivar Wulff, Karl Høiland

*Administrasjon for offentlig forvaltning NTH, 28.1-1.2, O.E. Krogstad

*Stein i veg-konferansen PGL, 7.-8. F. Carlsen, E. Andersen, H. Røed

Sentrale:

*Laboratorie- og kontrollarbeid, 12.-14., R. Ophun, L. Bratås, T. Skog

*Konf. for ledere av trafikkseksjonene 12.-14. A.H. Carlsen

*Kvalitetssikring, uke 9, E. Andersen, O. Lervik

Lokale/regionale

*Oblig. eierskiftekontroll, 10 dgr, 35 deltakere

* Paragraf 20-kurs, fagkurs bygg- og anlegg, 4 dgr, 20 deltakere

*EDB-kurs anleggsavdelingen, kommunikasjon PBR/anleggets programvare 18.-19. feb. ca. 10 delt.

Takk for oppmerksomheten ved min 60-års dag.

Bjarne Veum

Velkommen!

Ole Fr. Brunæs, oppsynsmann anlegg
Terje Haugved, oppsynsmann anlegg
Klaus Ottersen, seksjonsleder trafikk,
Biltilsynet/Larvik