

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Saltvaktene føler ansvar for at de saltede vegene ikke er glatte. - Mer salting betyr tyngre ansvar for etaten, sier Jan Syvert Bråthen i område 2.

Tøffe tak for saltvakta

Saltbruken er under vurdering i vedlikeholdet. Og dermed starter debatten i hele etaten. Vestfolder`n belyser spørsmålet fra en ny synsvinkel: Salting medfører at bilistene regner med at vegene ikke er glatte. Dermed øker presset på de som arbeider i vedlikeholdet. Ved ulykker på saltede veger vil søkelyset automatisk falle på de som har ansvaret for at jobben blir utført. Og det er ikke alltid så lett å avgjøre om det er nødvendig å salte eller ikke. Forholdene svinger fra tidspunkt til tidspunkt og fra sted til sted.

Side 16 -17



Nr. 3/18. årgang
6. mars 1991

Riggen i nord
side 3

Trafikantundersøkelse
side 5

Påkjørsler bakfra
Side 6-7

Innkjøp
Side 8

Vi presenterer økonomiseksjonen
Side 11-14

Vegas historie
Side 18-19

Ny hytte
Side 20

Årsfesten 1991
Side 22-23

Det skjer
Side 24

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød,
Tore Jan Hansen,
Kåre Holtung,
Trygve Larsen
Johan Lepperød

Utgitt av
Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 323, 3101 Tønsberg

Sats&lay-out:
Statens vegvesen Vestfold

Trykt på miljøpapir
hos
Horten Print-Shop

Opplag: 700



Jeg kjenner ikke vegen til
suksess, men vegen til ne-
derlag er å forsøke å gjøre
alle til lags.

Ansikt utad

- Hei, det er Erik Thomassen på vegkontoret som ringer, sa vi med vår blideste stemme da vi ringte til en av de andre arbeidsplassene i etaten vår for en tid siden. - Jaa!???, var svaret vi fikk surt tilbake fra vedkommende som betjente sentralbordet i andre enden. Lite hyggelig! Vi fikk faktisk lyst til å legge på og glemme saken vi ville ha undersøkt.

Å ha sentralbordet som arbeidsoppgave kan være både stressende og slitsomt. Samtidig er det en jobb som har stor betydning for både effektiviteten på våre kontorarbeidsplasser og vårt ansikt utad. Slik sett burde den oppgraderes vesentlig både når det gjelder status og lønn.

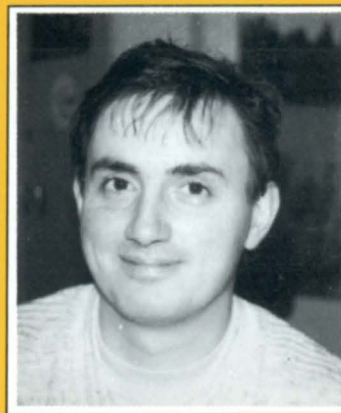
Når man ringer internt i etaten har sentralbordbetjeningen dessuten den funksjonen at man binder oss sammen. Ikke bare rent faktisk og praktisk, men også fordi en spesielt innstilt "hei", overfor våre egne kan bidra mye til å bygge ned barrierer mellom de ulike delene av etaten.

Vi våger den påstanden at de som betjener sentralbordene har større betydning for etatens omdømme og "ve og vel" enn de fleste av oss andre. La oss derfor håpe at vedkommende vi traff på sentralbordet hadde en spesielt dårlig dag.

Selv ringer vi ofte til de ulike arbeidsplassene i etaten, til andre vegkontor og til andre private og offentlige kontorer. Og stort sett er det en hyggelig opplevelse å komme fram til sentralbordene. De aller fleste er svært profesjonelle og vennlige og fullt ut klar over at de gjennom et kort svar, gir den som ringer et bilde av den bedriften eller etaten de er kommet fram til.

Vi har sagt det før i denne spalten, men vi kan godt si det igjen: I vårt samfunn blir det stadig viktigere

hvordan man blir oppfattet. Det er selvfølgelig grunnleggende viktig at vi gjør en god jobb, men det er nesten enda viktigere at folk oppfatter oss som dyktige, profesjonelle, konkurranse-dyktige, service-innstilte osv. Det er nok av krefter som er ute etter å vingestekke offentlige etater, og de vil ha lett spill om publikum har et negativt bilde av oss.



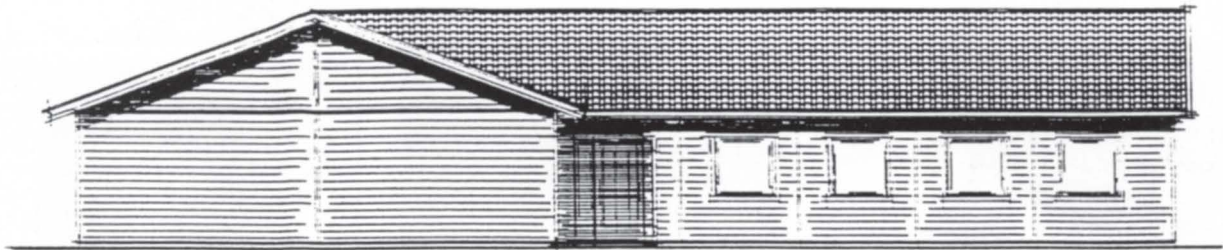
**Redaktøren
mener**

- Smilekurs, tenker vel enkelte da, men vi tror ikke det trengs noe kurs bare hver enkelt av oss blir klar over den viktige sammenhengen vi har påpekt ovenfor. Måten vi som etatens representanter opptrer på og behandler våre medmennesker på, vil kunne ha stor betydning for den behandlingen vi selv i neste instans får av media og overordnede offentlige organer, og dermed for våre rammebetingelser for det arbeidet vi skal utføre til daglig.

Og selvfølgelig gjelder det ikke bare sentralbordene. Like viktig er dette for de som opptrer i eksterne møter, for de som har sitt arbeid langs vegen, for saksbehandlere, for de som jobber med grunnerverv og for alle andre.

Byggestart i Holmestrand i april?

Rigg for E 18 Nord på 600 kvm.



FASADE SYD

Anleggsriggen i nordfylket vil bli bygget på stedet og ikke satt sammen av elementer. Totalt vil 20 - 25 personer få sitt arbeidssted i bygget på Barstad industriområde.

Tegningene for anleggsriggen eller administrasjonsbygget for E 18 i nordfylket er nå klar. Bygget, som skal ligge i Barstad industriområde i Holmestrand, blir på 600 kvadratmeter og skal gi plass til 20 - 25 personer. Kontrakten gikk til entreprenør Jan Gunnar Flanum i Holmestrand.

Erik Thomassen

- Det er hyggelig at den første kontrakten for dette milliard-prosjektet går til en lokal entreprenør, sier Karl Høiland som er prosjektleder for E 18 i nordfylket. Motstanden mot E 18 har som kjent vært sterk blant deler av lokalbefolkningen i Holmestrand, men dette bør kunne være et første

bevis på at veganlegget også vil gi positive ringvirkninger i lokalmiljøet. Det må likevel understrekes at Flanum har fått kontrakten etter en normal anbudsrunde og i knivhard konkurranse med en rekke andre entreprenører.

Anleggsstart for bygget vil trolig bli i april og det skal være innflytningsklart til 1. oktober. Pris inklusive grunnmur vil bli 2 mill. kr. Bygget vil få en noe høyere kvalitet enn det anleggsrigger i vårt fylke normalt har hatt. Dette har sammenheng med den lange bruksperioden man kan påregne. I forbindelse med inngangen blir det en lobby med utstillingsmuligheter både for anlegget, etaten forøvrig og muligens eksterne samarbeidspartnere.

I administrasjonsbygget vil man kunne ta imot store grupper for å gi infor-

masjon. Det blir et møterom på 60 kvadratmeter som er adskilt fra spiserommet på 40 kvadratmeter med en skillevegg. I spesielle tilfeller vil man derfor kunne disponere 100 kvadratmeter til møter o.l.

På Barstad vil det bli kontorplasser for 10 fra anleggsledelsen (når anlegget er i full drift), dessuten fire planfolk, to fra grunnseksjonen og i tillegg regnskap/fellestjenester. Denne siste funksjonen vil til å begynne med ha to ansatte, men vil bli utvidet etterhvert som behovet øker.

Planene for bygget ble presentert i et møte med organisasjonene 26. februar. - Vi hadde inntrykk av at de var godt fornøyd, sier Høiland, men peker på at det ble stillt spørsmål ved vindusarealet (burde være større) og ventilasjonsanlegget og dessuten ble behovet for røykerom påpekt.

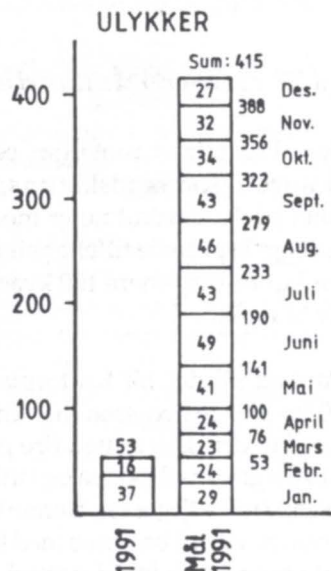
Ulykkesfattig februar

I februar skjedde det bare 16 ulykker på Vestfoldvegene. Dette er det laveste antall ulykker som er registrert i en måned siden Vestfoldern's ulykkesoversikter startet i januar i fjor.

Erik Thomassen

Forholdsvis mange ulykker i januar gjør imidlertid at det totale ulykkes-tallet for årets to første måneder ligger på samme nivå som i fjor.

En person ble drept i trafikken i Vestfold i februar. Tilsvarende måned i fjor var den svarteste i på lenge med hele sju trafikkdrepte på vegene våre.



Mannlig kunde i en bokhandel: Jeg skulle ha en bok som heter "Kvinnen er mannen underdanig". - Da må jeg be Dem om å gå opp i Eventyravdelingen, den er i annen etasje, så kvinnen bak disken.

Fra sektoretat til samfunnsetat

Transport, definert som transport av personer og gods, inngår som en uhyre viktig del av vår samfunnsøkonomi og vår individuelle levestandard. Til vegtransporten alene, som utgjør den desidert største andelen av den samlede transporten, bruker samfunnet, næringslivet og den enkelte familie for tiden omlag 100 milliarder kr pr. år.

Vi i Statens vegvesen er myndighetenes apparat for å forvalte vegnettet og avvikle vegtrafikken på den mest rasjonelle, trafikksikre og miljømessig mest akseptable måte.

Transport i videste forstand, og vegtransport spesielt har både pga. sitt omfang og store betydning avgjørende innflytelse på nær sagt all pågående samfunnsplanlegging. Det er derfor hyggelig å kunne konstatere at Statens vegvesen blir betraktet som en viktig samarbeidspartner i denne samfunnsplanleggingen. Vi er i et kontinuerlig samarbeid med kommunene i kommuneplanarbeidet. På tilsvarende måte arbeider vi også nært sammen med fylkeskommunen i fylkesplanleggingen. Her er vi inne på alle områder som både direkte og indirekte får betydning for veg- og vegtrafikken i fylket.

Som naturlig vil være i et samarbeid vil det i noen tilfeller være vi som er premissleverandør for prioriteringen og valg av løsninger. I andre tilfeller er det vi og våre virkemidler som tilpasser seg våre samarbeidspartneres syn på løsninger og prioriteringer.

Vegvesenets brede kontaktflate og samarbeid utad er i tråd med Stortingets mange påpekninger om at Statens vegvesen i stor grad bør være en

faglig serviceetat overfor kommuner og andre etater som berøres av veg- og vegtrafikkspørsmål.

Ledelsens spalte



Toril Foss

Et slikt nært samarbeid på så forskjellige områder og på tvers av fylkesgrensen påvirker både oss og våre samarbeidspartnere i synet på løsninger. Vi utvider alle vår horisont. Dette er sunt og nødvendig i et samfunn som blir mer komplekst og mangfoldig for hvert år som går.

Det er med glede jeg konstaterer at Statens vegvesen Vestfold gjennom denne prosessen i mange år har utviklet seg fra en sektoretat i retning av en samfunnsetat hvor helhetlige løsninger prioriteres.

Det er, etter mitt syn, viktig at vi både gjennom organisering og prioritering av oppgaver i årene framover fortsetter denne utviklingen.

Ny undersøkelse 6. mars: Trafikantundersøkelsene gir nyttig informasjon

Utdeling av spørreskjemaer for vedlikeholdets store trafikantundersøkelse foregikk onsdag 10. oktober 1990 i alle tre områdene. Det var personell fra vegstasjonene som sto for utlevering av skjemaene. Personell fra vegstasjonene har også stått for alt punchearbeidet.

Bjørn Andersen

Undersøkelsen ble gjennomført på en prikkfri måte og jeg vil benytte anledning til å rette en honnør til alle som har bidratt til enda en vellykket undersøkelse.

Spørreundersøkelsen har flere formål. Et viktig moment er å få tilbakemelding fra trafikantene om hvordan de opplever tilstanden på vegnettet i områdene, hva er bra og hva kan bli bedre. Undersøkelsen gir også et nyttig underlag for vegkontorenes prioritering av ressursene til vegvedlikehold i fylkene.

Undersøkelsen er dessuten med på å skaffe fram grunnlag for å finne ut om bevilgningene til vedlikeholdet er store nok til å holde en standard på vegnettet som er i samsvar med brukernes behov.

Hovedtrekkene fra undersøkelsen (på landsbasis) er at de vegfarende er svært opptatt av vegdekkene, men de fleste er likevel fornøyd med den generelle tilstanden på vegnettet.

Sporete eller dårlige vegdekker anses å være den største årsaken til problemene. Hele 60% av trafikantene var enig i dette.

Skarpe/høye asfaltkanter og smal eller svak vegskulder er også viktige årsaker til problemer. Trafikantene føler seg ofte utrygge på grunn av disse forholdene.

Utbedring og fornying av vegdekke er derfor et tiltak som blir prioritert høyest



Utbedring og fornying av vegdekket er det tiltak som blir høyest prioritert av trafikantene.

av trafikantene. Samtidig ønsker trafikantene seg flere og renere rasteplasser, samt at det ofte er vanskelig å finne egnede parkeringsplasser for kortere stopp.

Med bakgrunn i de gode erfaringene som er gjort, er det tatt en beslutning om å gjennomføre et undersøkelsesprogram for å få dekket opp alle vedlikeholdsområdene i hvert fylke i løpet av en 3 års periode. Det vil si at det innen utgangen av 1992 skal være gjennomført undersøkelser av både vinterforhold og sommer/høstforhold i samtlige vedlikeholdsområder i landet.

I denne forbindelse er det nå bestemt at det skal gjennomføres en ny spørreundersøkelse onsdag 6. mars 1991 og en ny sommerundersøkelse onsdag 25. september 1991.

Hvis vi ser litt på undersøkelsen som er gjort i Vestfold så kommer vi godt ut med hensyn til landsgjennomsnittet. Ansvarlige i Vestfold har vært Rolf Sommervik,

Odd Eriksen og Odd Arntzen sammen med Bjørn Andersen fra vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret.

Resultatene som er kommet inn for Vestfold skiller seg ikke spesielt ut fra resultatene på landsbasis. Den generelle tilstanden på riksvegnettet synes 78% av trafikantene er svært bra eller ganske bra. På resten av vegnettet mener 30% at tilstanden er svært bra eller ganske bra, men hele 30% mener at den er mindre bra eller dårlig.

Hvis vi ser på spesielle trekk ved de tre områdene i fylket er det en viss forskjell. Trafikantene i Sande, Verningen og Ås har omtrent lik oppfatning av den generelle tilstanden på vegnettet. Av forskjeller kan nevnes at trafikantene i Sande er gjennomgående mindre fornøyd med skiltingen enn det trafikantene i Verningen og Ås er. Trafikantene i Sande er også mindre opptatt av å bedre sikten på strekninger enn trafikantene i de andre områdene er.

Kjøretøyskader i 1990:

Mange påkjørsler bakfra

I 1990 hadde vi i Vestfold 14 tilfeller hvor våre kjøretøyer var innblandet i trafikkuhell med andre biler. To av disse gjaldt imidlertid steinsprut fra kantklippere, slik at det reelle tallet for egentlige kollisjoner er 12. Av disse hadde vegvesenet ansvaret i fire tilfeller, mens sju av trafikkuhellene skyldtes motparten. Ett av tilfellene gjaldt sammenstøt mellom to av våre egne biler (rygging).

Yngvar Pedersen

To av de 4 skadene ovenfor hvor vegvesenet hadde ansvaret gjaldt rygging. Et tilfelle gjaldt påkjørsel i anleggsområde (skade på hytte på gravemaskin) og i et tilfelle løsnet tvillinghjulet og skadet en bil. Men tre av "våre" trafikkuhell gjaldt altså rygging.

Av de skadene hvor motparten hadde ansvaret, gjaldt tre av sakene påkjørsel bakfra (to i arbeidssituasjon og en mens bilen ventet på å kjøre inn på E 18). I denne forbindelse kan det også være på sin plass å nevne at det i 1991 allerede har vært to kollisjoner hvor våre biler er blitt påkjørt bakfra, og i begge tilfellene gjaldt det vegvesenets biler i arbeidssituasjon langs vegen. I det ene tilfellet hadde føreren av bilen bak sett blinklampene på bilen, men trodde ikke den sto stille. Men dette vil med andre ord si at vi siden oktober 1990 til utgangen av januar 1991 har hatt fem påkjørsler bakfra, hvorav fire med våre biler i arbeidssituasjon på vegen. Dette bør gi grunn til ettertanke og viser at arbeidssituasjonen for våre sjåførere langs vegen på ingen måte er ufarlig.



Farlig å jobbe på vegen. I den siste tida har fem av våre biler blitt påkjørt bakfra, hvorav fire i forbindelse med arbeid på vegen.

Gult blinkende lys skal jo normalt være godt nok for å varsle at det foregår arbeid på vegen, og andre trafikanter skal ta hensyn til det. Selv flere blinkende lamper viser seg ikke å være nok, og vi bør kanskje tenke over hvordan vi skal sikre oss mot slike unødvendige påkjørsler. Trenger vi mer blinkende lys, reflekser eller annet? Det er ikke alltid det er praktisk med skilting langs vegen om at det for eksempel foregår skiltvasking, og da må det andre tiltak til, ser det ut til.

I forbindelse med påkjørsler bakfra er det ikke uvanlig med whip-lash-skader. Som kjent kan reaksjoner komme etterpå, og de som blir påkjørt bakfra, iallefall med litt fart, bør for sin egen del oppsøke lege, eventuelt via bedriftslegen, for å få registrert og sjekket mulighetene for eventuell senere skade. I forbindelse med utsending av erstatningskrav vil vi da ta forbehold om å komme nærmere tilbake til eventuelle whip-lash-skader. Egenandelen ved slike legebesøk dekkes av vegvesenet. Original kvittering for egenandel legges ved lønnsrapporte-

ne, og en kopi av slike kvitteringer leveres til vegkontoret v/meg for bruk i forbindelse med erstatningskrav overfor motpartens forsikrings-selskap.

De øvrige skadene gjaldt en sak med rygging, manglende vikeplikt, oppskraping i forbindelse med passering på en smal bru og skade ved at en brøyt svingte rundt og traff vegvesenets bil.

Statistikken viser at vegvesenet har dyktige sjåførere, og at vi opptrer forstandig i trafikken. Samtidig viser vår skadestatistikk at de skader som er vanligst er rygging og påkjørsler bakfra. Dette er vel i noenlunde samsvar med øvrig statistikk for bilkjøring. Det gjelder selvsagt for oss at vi må være oppmerksom på dette i forbindelse med vår kjøring, men vi bør også være mer obs. på å sikre oss mot påkjørsler bakfra, skader som i den siste tid har tatt en uforholdsmessig stor del av de skadene som påføres oss.

GOD TUR PÅ VEGEN.

For dårlige nakkestøtter?

Påkjørsel gav nakkeskade

I forbindelse med de mange påkjørsler som har skjedd den siste tiden med de gule bilene har Vestfolder'n tatt seg en tur for å få noen kommentarer fra et par personer som nylig har opplevd å bli påkjørt. Kjell Bleika og Ragnar Fostrød var igang med vasking av skilt på E 18 ved Sørby da ulykken skjedde.

Jorun Sætre Bringaker

Kjell Bleika og Ragnar Fostrød jobber i vedlikeholdet i område 2. Skiltvasking hører til det daglige arbeid for begge to da dette er en høyt prioritert oppgave for vedlikeholdet på Ås.

Bleika ble om morgenen 9. januar 1991 bedt om å vaske skilter på E 18 i retning sørover. Jeg ble meget betenkt da jeg så hvordan kjøreforholdene var på E18, sier Kjell Bleika. Det var ikke brøytet og det var veldig mye snø og is. Forholdene var etter Bleikas mening ikke gunstig for skiltvasking. Han prøvde, men det gikk så sent og det dannet seg lang kø bak han. Da prøvde han å kalle opp oppsynet for å gi beskjed, men fikk ikke kontakt. Han bestemte seg for å reise inn og si fra hvor vanskelig det var. Jobben skulle gjøres og han fikk med seg en mann, Ragnar Fostrød.

På E 18 var forholdene ikke blitt noe bedre, men de begynte med vaskingen. Kjell Bleika kjørte og Ragnar Fostrød satt ved siden av og vasket. - For å få utført vaskingen ordentlig, må vi sitte med hodet litt ut av vinduet, sier Fostrød. For å komme så nærme skiltet som mulig må vi stoppe bilen,

fortsetter han videre, og det var ved en slik manøvrering vi ble påkjørt. Bilen som kjørte på oss bakfra hadde ikke stor fart, men vi kjente det skikkelig i kroppen, særlig i nakken og hodet, sier Fostrød. De slo hodet tilbake og fikk et slag mot nakken da den traff nakkestøtten. De kjørte straks tilbake til Ås og meldte fra at de var påkjørt og sa fra at det var umulige forhold å jobbe under. Med så mye snø og is på vegen og mye trafikk i tillegg, er det uholdbart å måtte gjøre en slik jobb, sier de begge og legger til at de hadde varslet godt med blinkende lamper på bilen.

Oppsynet har etter denne ulykken uttalt at jobben ikke burde vært utført før vegbanen var fri for snø og is. Rutinene ved skiltvask er drøftet og de har kommet til at slikt arbeid skal vente til vegen er tilstrekkelig sikret mot "glatte".

Bleika og Fostrød presiserer at jobben med å vaske skilt på E 18 er et risiko-

fylt arbeid, men det går greit så lenge vegstandarden er som den skal være.

I tillegg til dette ble det nevnt at nakkestøttene i noen av bilene umulig kan tilfredsstillende eksisterende krav. I bilen som Ragnar Fostrød kjører til daglig er det ikke nakkestøtter i det hele tatt. Det samme gjelder andre biler i område 2. I Mercedes'en (512-11) som de brukte ved skiltvasking er det nakkestøtter, men etter det Vestfolder'n fikk forståelsen av, er de ikke til å regulere. Disse bilene er i daglig trafikk også på en sterkt trafikkert veg som E 18. Da vi spurte om problematikken angående nakkestøtter var tatt opp, sa de at det etter ulykken hadde kommet forgang i saken og det ble tatt opp på et lagsmøte nylig.

Både Bleika og Fostrød går til behandling for nakkeskade etter denne påkjørselen. Fostrød har vært sykemeldt siden ulykken og har først nå, etter 3 uker begynt å jobbe igjen, men føler seg ikke helt i form enda.



Kjell Bleika (t.h.) og Ragnar Fostrød vasket skilt på E 18 da de ble påkjørt bakfra. Begge fikk nakkeskader. Søkelyset settes nå på nakkestøttene i lagsbilene.

Innkjøp er planlegging - ikke impulshandling

Skal vi bruke lærebokdefinisjonen så er den at - "innkjøp er de organiserte tiltak for å skaffe de ønskede varer og tjenester i riktig kvalitet og på rett sted til rett tid og riktig pris" Denne organiseringen av tiltak kan foregå fra to ulike vinkler, enten ved at innkjøpet gjøres sentralt for hele etaten/bedriften eller at de ulike avdelingene er overlatt til selv å gjøre sine innkjøp.

Tom Skarre

Her hos oss har vi valgt den siste måten, men med innkjøpskonsulenten som en koordinator som tilrettelegger for avtalekjøp ved på forhånd å ha inngått rabattavtaler eller innhentet anbud/tilbud. Å gi praktiske råd i innkjøpsaker er også en naturlig del av dette.

Vårt innkjøpsvolum i etaten er imidlertid så stort og mangfoldig at mye av ansvaret for et godt kjøp vil være overlatt til den enkelte og da gjelder det å få frem kremmer'n i oss, den kremmer'n som lett kommer frem når vi handler med våre egne penger. Det burde være like naturlig å forvalte andres penger like godt som vi ofte forvalter våre egne, men jeg tror ikke alltid vi gjør det, og en av grunnene til det er "bekvemmelighet". Jeg tror de fleste er enige om at vi, som en forvaltningsbedrift, er pålagt et ansvar for å disponere de midlene vi får på en best mulig måte.

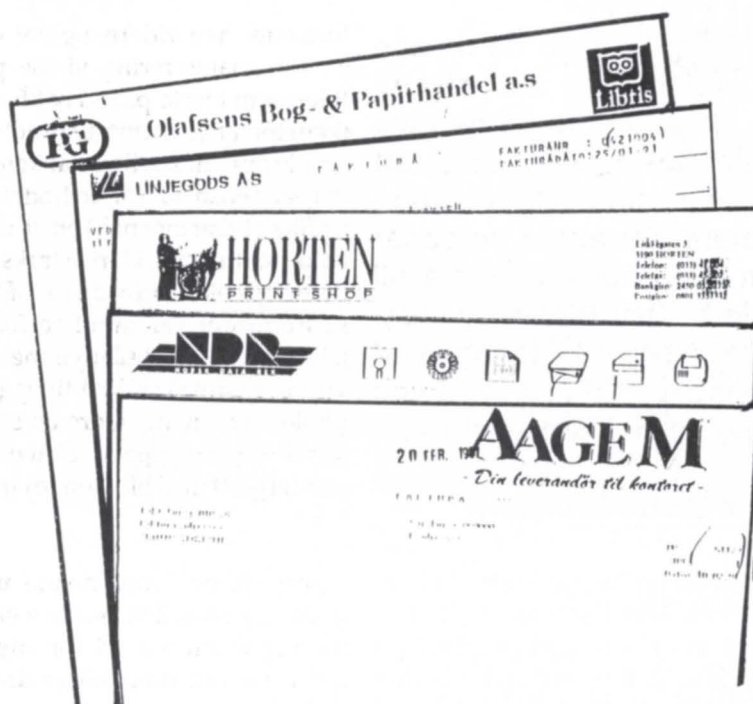
Innkjøpsplanlegging er et begrep som mange bedrifter og etater etterhvert ofrer mye ressurser på. Årsaken til det er at det i de siste årene har blitt

fokusert sterkt på kostnadsfaktoren i all slags produksjon, og det har vist seg at "innkjøp" sammen med de andre faktorene i MA-virksomheten, står for en stor andel av totalkostnaden. I vår etat ligger varekostnaden for mange vegbyggingsmaterialer mellom 60 og 90 % av totalenhetspris, og det gir jo et bilde på hva vi kan oppnå ved å bruke ressurser på bl. annet planlegging av innkjøpene våre, og på den måten tilrettelegge for gode kjøp. For å få til dette må avdelingene bruke mer tid på planlegging av varekjøp i de prosjektene som de gjennomfører.

Ellers kan man vel si om innkjøp at det er noe som de fleste har utført som en del av mange andre oppgaver i sitt arbeid uten egentlig å ha søkt noen faglig bistand. Dette blir først aktuelt når det av ulike årsaker fokuseres på denne virksomheten fra ledelsen eller de sentrale myndigheter p.g.a. ønske om bedre økonomi i våre innkjøp og

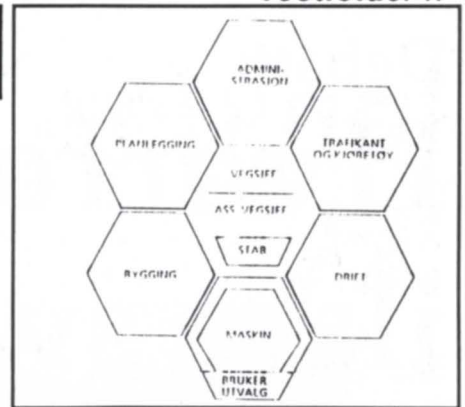
en bedre oppfølging av retningslinjene som er gitt for kjøp av varer og tjenester. I mange bedrifter blir innkjøp og materialadministrasjon oppgradert til et satsingsområde med store muligheter for kostnadsreduksjon, både på kort og lang sikt, og mange offentlige etater har også oppdaget mulighetene her. For vår egen etats del står vi foran en omstrukturering som helt sikkert vil få stor betydning for hvor godt vi klarer å håndtere våre kjøp i fremtiden og derigjennom klare å oppnå de intensjonene vi har i innkjøpsarbeidet vårt. For å komme godt i land her er det viktig at ledelsen og andre som er med i omorganiseringsarbeidet ser mulighetene som ligger i innkjøpsarbeidet.

I mellomtiden får vi fortsette vårt innkjøpsarbeid og leve etter regelen om at innkjøp er planlegging og ikke impulshandel under bekvemmelighetsflagg.





Organiseringen av vegkontorene Informasjon til ansatte-2



Basis for organisasjonsvurderingen til høring i alle avdelinger

Prosjektgruppa for organisasjonsarbeidet vil sende grunnlaget for organisasjonsvurderingen til høring i alle avdelinger når den første delrapporten foreligger i mars. Dette dokumentet vil beskrive Statens vegvesen Vestfold, slik det er organisert i dag. I tillegg vil det være kapitler som beskriver både interne og eksterne krav til organisasjonen vår.

Hensikten med høringen er å få en bekreftelse på om grunnlaget for det videre arbeidet er korrekt. Dersom det er galt på enkelte punkter, vil resultatet eller forslagene til organisasjons-

sjonsløsninger også bli gale. Vi oppfordrer alle ansatte til å delta i denne delen av organisasjonsvurderingen.

Bemanningen i arbeidsgruppene klar

For å utrede og foreslå løsninger på en del "tyngre" områder, har prosjektgruppe opprettet 5 arbeidsgrupper med disse temaene og denne bemanningen (gruppelederne uthevet):

BILTILSYNETS STASJONSORGANISERING: H. Ouff, L. Gjested, S. Riis, T. Søyland, R. Mathisen, A.M. Presthaug, T. Solberg. (dette er identisk med gruppa som jobber med utredningen BTV-2003)

MILJØ vedl: H Andreassen, plan: Ø Firman, bilt: T.Holm-Olsen (S Riis), org: I. Wulff, annen avd: Ø Ludvigsen

TRAFIKKSIKKERHET vedl: N I Skjevik, plan: A H Carlsen, bilt: R M Hagen, org: S Erichsrud, annen avd: E. Thomassen.

DETALJPLAN/BYGGEPLAN grunn J.E. Gravningen, plan: S Aspen, anlegg: I. Wulff, org O J Svendsen, annen avd: P. Korsnes

ADMINISTRASJON OG SERVICEFUNKSJONER plan: H Stordal, anlegg: K. Høiland, org: M. Kristensen, annen avd: A G Friberg vedl: C Heimdal, adm: S. Skadal (M. Skudal)(reserve gruppeleder: Karl Høiland)

Nå må du ha godkjent tilstandsrapport!

- HVIS DU KJØPER BRUKTBIL FRA 1986 ELLER TIDLIGERE

Når du kommer til biltilsynet for å omregistrere bilen, vil du bli spurt om tilstandsrapport fra et bilverksted eller en teststasjon som er godkjent av biltilsynet. Kjøp derfor ikke bruktbil uten at selgeren kan legge frem godkjent tilstandsrapport. Da er sjansene også mindre for at du kjøper "katta i sekken". Ordningen som er innført fra 1. mars i år medfører at alle brukte person- og varebiler som er registrert første gang i 1986 eller tidligere, skal kontrolleres i forbindelse med eierskifte. Dersom du ikke kan legge frem godkjent tilstandsrapport ved omregistreringen, vil bilen bli innkallt til kontroll hos biltilsynet innen en måned.



Har du spørsmål om ordningen kan du kontakte:
Biltilsynet Horten, tlf.: 033/41 067
Biltilsynet Tønsberg, tlf.: 033/33 400
Biltilsynet Larvik, tlf.: 034/14 355
Forbrukerkontoret i Vestfold, tlf.: 033/15 618.

Her kan du også få opplyst hvilke verksteder og teststasjoner som er godkjent av biltilsynet for å utføre kontrollen.



STATENS VEGVESEN VESTFOLD

I samarbeid med Vestfold bilbransjeforening, Norges Automobilforbund og Forbrukerkontoret i Vestfold.

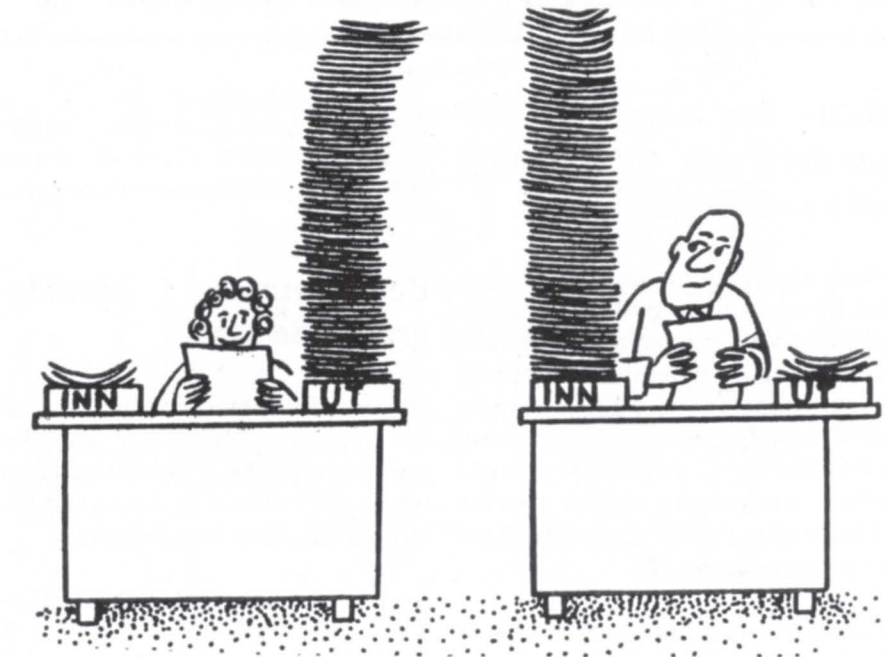
Debatt:

Hvorfor overholdes ikke svarfristene?

For et par år siden leste jeg en artikkel i et tidsskrift om hvor mange i offentlig virksomhet som besvarte en utsendt forespørsel til oppgitt tid. Artikkelen oppgav følgende tall fra noen land. Tyskland ca 80%, Sverige ca 60% og Norge 20%. Endel andre land var også nevnt, men Tyskland lå øverst på listen og Norge nederst. Jeg trodde de nevnte tall for oss måtte være for lave og har da foretatt enkelte noteringer av hva som skjer med forespørsler som sendes ut.

Det ser ut til at svarprosenten varierer etter nytten den enkelte har ved at forespørselen blir besvart fort eller til rett tid. I endel tilfeller er svarprosenten 0 og først etter flere purringer blir det avgitt et rimelig antall svar. Omen forespørsel sendes ut med kort svarfrist så kommer det først en serie klager over at fristen er for kort. Nyttet det en lengere svarfrist så er saken dessverre blitt forlagt. Forespørsler som det ikke er oppgitt tidsfrist på kan glemmes om det ikke foretas purringer. Enkelte vil hevde at ledelsen oppover i administrasjonen ville være raskere til å svare enn underordnede, men dette ser ikke ut til å være tilfelle.

I endel tilfeller har jeg testet ut hvem som svarer, og om svar ikke er gitt i første ledd over meg så har jeg prøvd neste. Dette har gitt noen pussige utslag. Enkelte saker har jeg som øverste ledd sendt til vegsjefen. Vegsjefen har da sendt saken nedover i systemet igjen, og da kommer det først en hel del bortforklaringer til vegsjefen om den egentlige saksgang, en hel del galle ned til meg og en overhaling om hvorfor saken ikke er sendt tjenesteveg. Dette har jeg jo først prøvd uten å få svar eller tilbakemel-



ding og jeg må stille spørsmål om hvordan virker egentlig vår administrasjon i forhold til å takle problemstillinger som krever beslutninger, svar eller informasjon ovenfra eller nedenfra i systemet. Ofte går det mer tid til purringer på ikke besvarte forespørsler enn til selve saksbehandlingen.

Slik jeg ser det må overordnede være raskere med svar en underordnede. Dette for å stake ut organisasjonens politikk og grunnholdning.

Svarprosenten på utsendte saker med tidsfrist ligger ganske nær 20 og vi er derfor ingen vesentlig avviker i forhold til en normal norsk offentlig virksomhet.

Et spørsmål kan være. Ønsker vi å fortsette i den løypa vi er inne i eller vil vi trække den igjen å forsøke et nytt spor? Hva med et mål om å slå svenskene?

Audun Nordbotten

Vegas vårfest fredag 19. april

Vi forsøker å gjenta suksessen fra høstens Vega-årsfest ved å arrangere VÅRENS FESTLIGSTE EVENTYR for Vegas medlemmer fredag 19. april. Det blir fellesstart ca. kl. 1900 og åstedet blir bestemt senere. Musikken blir den samme som i høst. Med andre ord høyst dansbar. Varm mat blir det også, men drikke må hver enkelt sørge for selv.

Festkomiteen

Vi presenterer oss:



Økonomiseksjonen

Økonomiseksjonen er den største seksjonen på administrasjons- og økonomiavdelingen. Seksjonen ble samordnet i 1983 bestående av økonomi/budsjett og regnskap. I mai 1990 ble innkjøp også inkludert. Økonomiseksjonen fungerer som en servicefunksjon overfor resten av etaten.

På regnskap arbeider 13 personer. Noen sentrale arbeidsområder er føring av eksternt regnskap, behandling av fakturaer, eiendoms-erstatninger, entrepriser, maskinrapporter og lønn til egne ansatte. I løpet av 1990 tok funksjonen hånd om blant annet ca 16000 fakturaer, 1700 reiseregninger, vel 7000 maskinrapporter og utbetalte

ca 85 mill.kr i lønn. Regnskap behandlet bilag for en totalomsetning på ca 320 mill.kr i 1990. Når Nordre Vestfold prosjektet kommer i gang vil funksjonen få sin virksomhet vesentlig utvidet.

Økonomi/budsjett delen består i dag av 2 personer. Disse arbeider med etatens budsjetter og generell økonomisk saksbehandling. Seksjonen utarbeider statsvegbudsjett, fylkesvegbudsjett og langtidsbudsjett i nært samarbeid med vegkontorets øvrige avdelinger. Noen andre arbeidsområder er bevilgningskontroll, utredninger av økonomisk art og budsjettoppfølging.

Innkjøp er siste skudd på stammen til økonomiseksjonen og består i dag av 1 person. Funksjonen er sekretær for anbudsnemnda og ansvarlig for gjeldende anbudsprosedyre fra åpning til avgjørelse, ved varekjøp, entrepriser og konsulentkjøp. Av andre arbeidsområder kan nevnes å inngå ulike ramme-, rabatt-, årsavtaler og enkeltkjøp. Funksjonen legger til rette for kjøp av varer for ca 60 mill. kr i året.

Økonomiseksjonen holder til i 5 etasje og har du spørsmål angående vår virksomhet eller behøver opplysninger angående etatens økonomiske disposisjoner så ta gjerne en tur innom !

Økonomiseksjonen

Seksjonsleder



Svein Skadal

Regnskapsleder



Marit Skudal



Leder av del II,
materiell



Kjell Kval

Leder del I, lønn



Else-Marie
Andersen

Faktura, eiend-
dom, entreprise



May Flakstad

Funksjonær-
lønn



Bente Loise
Huseby

Puncheleder
Egenmaskiner



Turid Åsenden

Fremmedmask.,
reiseregninger



Wenche
Johansen

Faktura, eiend-
dom, entreprise



Unni Stahl

Arbeiderlønn



Inger Engelsen

Plantall,
PBR-samlebase,
kostnadssteder,
kass.-materiellettersyn

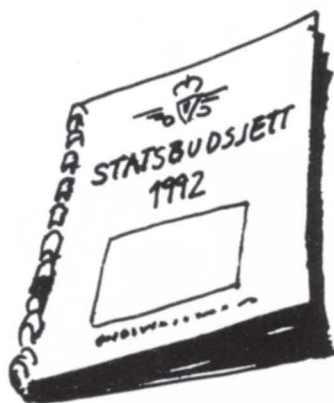


Wenche
Andersen

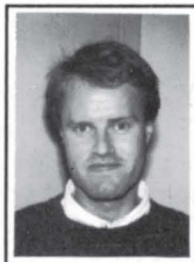
Fremmedmask.,
reiseregninger



Astrid Barkost



Økonomisk
saksbehandler



Morgan Eklund

Innkjøps-
konsulent



Tom Skarre

Kasserer, EDB-
driftsansvarlig



Norma Enes



Svein Skadal 46 år kom til etaten som nyutdannet sosialøkonom i 1973. Jobbet først 2 år som økonomisk saksbehandler ved vegkontoret i Østfold før han overtok samme stilling her. Siden 1983 har Svein vært seksjonsleder for en samordnet økonomiseksjon med et vidt arbeidsfelt. Svein er derfor glad for å ha plikttoppfyllende og dyktige medarbeidere med lang erfaring innen etaten. Hans hovedbeskjeftigelse utover lederansvar og økonomiarbeid generelt er utarbeidelse av riks- og fylkesvegbudsjett. Er ellers vegsjefens sekretær i samferdselsstyret.

Wenche Andersen 45 år har vært ansatt på regnskap siden hun begynte på vegkontoret i 1968. I løpet av disse årene har Wenche vært innom de fleste arbeidsområdene på regnskap. I dag jobber hun med kostnadsstedsfortegnelse, PBR-samlebase, kasse- og materiellettersyn samt utsendelse av samferdselsstyresaker. Wenche har videreutdannet seg til bedriftsøkonom på kveldstid og er den første på regnskap med egen PC.



Else-Marie

Andersen 58 år begynte ved Tønsberg kemnerkontor i 1950 og var der i 12 år. I 1962 ble hun ansatt på Ås vegsentral og flyttet senere over til arkivet på vegkontoret. Siden 1978 arbeider Else-Marie på regnskap og er nå leder for del I lønnsarbeid som omfatter lønn til arbeidere og funksjonærer, reiseregninger, egen- og fremmedmaskinrapporter.

Astrid Barkost 48 år begynte i SVV i 1982 etter en 15 år lang husmor-karriere. Før det hadde hun vært innom Rasjonaliseringsdirektoratet og seilt et par år til sjøs som telegrafist. Her i vegvesenet jobber Astrid med reiseregninger og fremmedmaskinrapporter (sammen med Wenche.J.) og avløser kasserer når det trengs. Astrid har også utdannet seg til bedriftsøkonom på kveldstid.

Morgan Eklund 25 år er klart yngstemann på seksjonen. Er opprinnelig Telemarking, men bor nå her i Tønsberg. Tidligere har han jobbet både som snekker og på forsikrings-selskap i Gøteborg. Morgan ble ansatt ved Vegkontoret i juni 90 og arbeider med etatens budsjetter og økonomisk saksbehandling. Har utdannet seg ved BI og EDB-skolen. Fritiden tilbringer han med fiskestanga i skog og mark og med lærkula på fotballbanen.

Norma Enes 37 år arbeidet 4 år i et privat firma i Kristiansand før hun flyttet til Tønsberg og begynte på regnskap i 1977. Hennes hovedopp-gave den gang var lønn for ansatte i utedriften. I 1981 overtok Norma som kasserer med ansvar for eksternt regnskap og penge-sekken. I tillegg er hun driftsansvarlig for vegvesenets EDB-maskiner med stor kompetanse innen området. Norma har i lengre tid vært aktiv tillitsvalgt innen ELF. Hun har også utdannet seg til driftsøkonom ved bedriftslederskolen.

Inger Engelsen 35 år har vikariert med arbeidsrapporter/ lønninger siden 1987. Driver oppfølging av ferie og fravær og driver oppsynsmennene til vanvidd i jakten på "forsvunne" timer. I likhet med Wenche A. og Astrid har også Inger tatt bedriftsøkonomutdannelse på kveldstid.

May Flakstad 53 år

ble ansatt i Statens vegvesen maskinavdelingen i 1972, og senere på regnskap hvor hun nå behandler fakturaer, entrepriser og eiendomserstatninger. Tidligere har May vært ansatt ved Husø verft, Luftforsvaret, Vestfold sentralsykehus og ved Biltilsynet i Tønsberg og Oslo. For tiden er hun opptatt av å minimalisere våre moralrenter.

Bente Huseby 32 år ble ansatt ved regnskap i 1978. Hun har siden det hatt ansvaret for lønn til funksjonærene dvs vegkontoret, biltilsynet og oppsynet. Fra 1984-86 vikarierte Bente på personalseksjonen. Bente har i likhet med Norma utdannet seg til driftsøkonom. Hun er også kasserer i VEGA.

Wenche Johansen 41 år ble ansatt på vegkontoret i 1975 etter å ha jobbet 5 år i bank. Hun har mesteparten av tiden jobbet med fremmedmaskinrapporter. Ved Bentes permisjon hadde hun ansvaret for funksjonærlønn. For tiden deler Astrid og Wenche arbeidet med fremmedmaskinrapporter og reiseregninger.

Kjell Kval 54 år begynte på Ås vegsentral i 1955. Har fra 1965 vært ansatt på regnskap som leder for del II, dvs den del av regnskapsarbeidet som har med fakturaer, eiendomserstatning, entrepriser og oppfølging av materiell å gjøre. Kjell har solid kunnskap og bred erfaring innen sitt arbeidsfelt. På fritida tar Kjell gjerne en fisketur.

Tom Skarre 40 år ble ansatt i vegvesenet i 1977 og tilknyttet anleggsavdelingen hvor han hadde flere ulike arbeidsoppgaver i utedriften. Bortsett fra 2 år på planavdelingen har Tom vært ved anleggsavdelingen inn-til 1. mai i fjor, da han gikk inn i den nyopprettede stillingen som innkjøpskonsulent. Har du spørsmål angående kjøp av varer og tjenester ta kontakt.

Marit Skudal 50 år begynte som nyutdannet bedriftsøkonom på vegkontoret i 1985. Jobbet som økonomisk saksbehandler fram til 1990. Har nå i vel 1 år vikariert i stillingen som regnskapsleder. Marit hører til den kategorien av kvinner som har "realisert seg selv" i voksen alder, og angrer ikke på det. Sammen med Svein har Marit ansvaret for at regnskapsarbeidet blir gjort riktig og til rett tid, og at vi har en tilfredsstillende intern kontroll og funksjonsdeling. Hun trives både med og i Statens vegvesen.

Unni Stahl 51 år har vært ansatt i vegvesenet siden 1962. Hele tiden har hun arbeidet på regnskap med fakturabehandling som arbeidsområde. Unni har alltid syntes at det er en interessant og trivelig jobb, og enda mer etter at EDB ble tatt i bruk for noen år siden.

Turid Åsenden 45 år har arbeidet på regnskap nesten sammenhengende siden 1968, bortsett fra en fire års periode til sjøs. Hun er puncheleder og har ansvaret for all overføring av regnskapsdata til datasentralen. I tillegg jobber hun med egenmaskinrapporter.

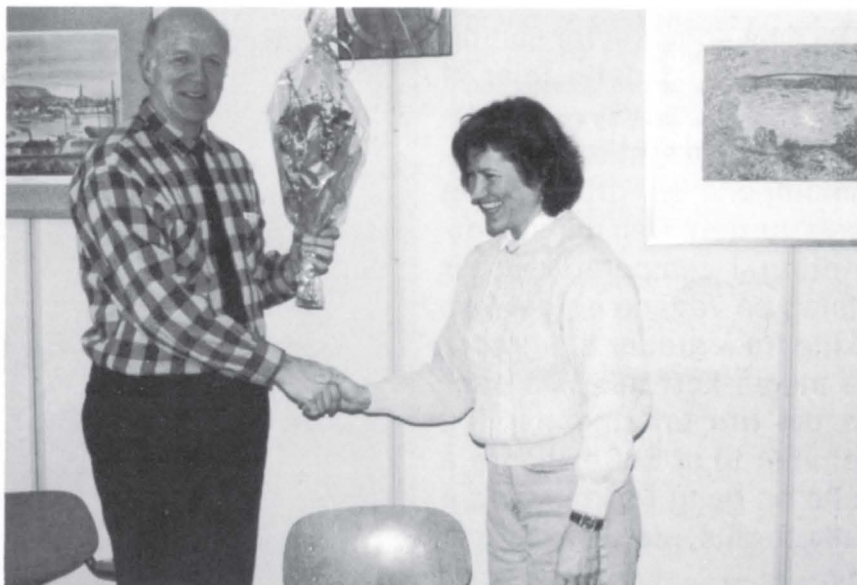
Biltilsynet årets oppfinneravdeling

Biltilsynet er utnevnt til årets oppfinneravdeling i Statens vegvesen Vestfold. Utnevningen ble behørig markert på stasjonssjefsmøtet 16. januar i år.

Anne Hov

For å stimulere til økt forslagsvirksomhet har Forslagsnemnda satt i verk en del tiltak. Ett av dem er utnevningen av årets oppfinneravdeling.

Første gang utnevningen skjedde var i fjor da hederstittelen ble vedlikeholdt til del. Bakgrunnen var flere premierte forslag på avdelingen.



Biltilsynet kan glede seg over å være årets oppfinneravdeling 1990. Anne Hov overrekker blomster og diplom til Magnus Bøie.

Diplomet som biltilsynssjef Anne Hov skal gå på rundgang Magnus Bøie ble overrakt av på stasjonene.

Forverret sikt

Siktproblemene i Holmestrandtunnelen har forverret seg etter fresingen av dekket i høst. Deter også kommet klager på at spor-slitassen er blitt mer markert og sjenerende.

Rolf Sommervik

Etter fresingen har ventilasjonsviften hovedsakelig blitt styrt av sikten i tunnelen. Sikten har likevel enkelte ganger vært så dårlig at tunnelen burde vært stengt, selv om alle vifte-sett har vært i drift.



Fresingen i tunnelen har økt problemene. Det er gjort forsøk med befuktning av tunnelen med saltopløsning, men uten nevneverdig resultat. Ekstra "rundvask" vil bli foretatt dersom det ikke blir for mange kuldegrader.

Kurs forts. fra side 24

18.-21. Verne- og miljøkurs, 8 delt
7.,14.,21. Paragraf 20-kurs, Bygg - og anlegg fagarbeiderkurs 20 delt.

Eksterne kurs

4.-8. Moderne landmålingsberegninger, kvalitetssikring, J.E. Lund, N.A. Lindsholm, G.M. Bø
11.-15. Adm. for off. forvaltning, O.E. Krogstad
14.-15. Kartdagene 1991, J.E. Lund
11.-15. Formidlingsteknikk, K.Hol-tung
13.-14. Oppfølgingssamling, skole-ringsforum i samfunnsplanlegging, M.Bøie
13.-14. Økt lønnsomhet gjennom la-gerløse kjøp T.Skarre

Tøffe tak for saltvakta

Mer salt gir tyngre ansvar

- Det å ha ansvaret for salting er ofte tøft og dette føler vi sterkt, sier Jan Syvert Bråthen på Ås vegstasjon. Vegmeldingene blir gransket og nøye vurdert. Den minste forandring i temperaturen gir utslag på vegene og det kan skifte fra + grader til - grader på meget kort tid. Men etter en del års erfaring har jeg kommet til at det er bedre å salte en gang for mye enn å salte for lite, sier han.



Jorun Sætre Bringaker

Det er nå forslag under vurdering som vil medføre en vesentlig utvidelse av saltbehandlingen av vegger i Vestfold. Begrunnelsen for dette forslaget er framkommelighet, utnyttelse av utstyr og ressurser og trafikksikkerhet. Temaet salting er og blir fortsatt et diskusjonstema i framtiden både inne på vegkontoret og ute i driften. Vestfolder'n har i den forbindelse vært på Ås vegstasjon og snakket med en som har saltvakt for å høre hvordan ordningen fungerer og for å få noen kommentarer fra en som til daglig jobber med salt.

- Det blir tatt mange hensyn før vi bestemmer oss for å salte, sier Bråthen. Vi har et meteogram som viser hvordan temperaturen skal bli i løpet av kommende døgn. Men været blir ikke alltid slik det er meldt. Kanskje fryser det på tidligere enn antatt osv. Derfor må det hele tiden følges intenst med slik at saltingen skjer til rett tid

Jan Syvert Bråthen peker på at salting fører til at trafikantene regner med at vegene ikke er glatte. Dermed hviler det et tungt ansvar på de som kjører saltbilene.

for at saltet skal få den riktige virkningen på vegen. Det gjelder både for tørrsalt og saltoppløsningen. Vi har hele tiden temperaturen å holde oss til samtidig som også nedbørmengde spiller en viktig rolle, sier Bråthen videre. Oppsynet har hjemmevakt og hvis vi er i tvil kan vi ringe til dem, men det blir ikke så ofte gjort. Noen plasser på strekningene fryser lettere til enn andre steder, sier han og innrømmer gjerne at han kjører heller en tur for mye enn å salte for lite, da føler han seg mer på den sikre siden, selv om det til tider kan bli litt for mye salting.

Jan Syvert Bråthen opplever nå sin 16. vinter med beredskapsvakt i område 2. Han har vært med på oppstartingen

av saltingen, som i begynnelsen var litt forsiktig, og fram til eksisterende ordning med den nye saltoppløsningsmetoden. Flere og flere strekninger blir saltet og de som driver med saltingen ser ikke alltid like positivt på denne stadige utvidelsen. - Vi driver også med fleksalting på trafikkfarlige strekninger og punkter, sier Bråthen, som mener det gir trafikantene en falsk trygghetsfølelse. Som eksempel nevner han Kverner-svingene på riksveg 312.

Jan Syvert Bråthen hadde sin tyngste dag i Vegvesenet etter dødsulykken på E 18 ved Gjennestad for noen uker siden. Tida for salting var nøye vurdert på forhånd og han mener at han tok en helt riktig vurdering. Han sier

videre at oppsynet har stilt opp og er helt enig i den avgjørelsen som ble tatt.

Bråthen unner ingen på vakta å oppleve en trafikkulykke på den måten som hang gjorde da. Han kom kjørende med saltbilen til ulykkesstedet like etter at ulykken hadde skjedd. Hadde han kommet 5 minutter før, hadde ulykken da skjedd? Det er et av spørsmålene han har stilt seg i ettertid og som har tatt på, men han har slått seg til ro med at det som ble gjort var det riktige.

Bråthen liker seg på vakta, ellers hadde han ikke holdt på med det så lenge. Det er aldri et stille sekund, vi har noe å gjøre hele tiden, sier han. Hvis det er behov for brøyting så brøyter vi, både med høvel og lastebil. Vask av kantstolper må også gjøres, noe som er høyt prioritert i område 2. Når snøen laver ned som verst, blir det bare brøyting. Bråthen vil i den forbindelse nevne at roden er altfor lang. Med de krav til vegstandard

som er i dag er det umulig å rekke over hele strekningen. Hvis vi får problemer med bilen eller utstyret blir det enda mer forsinkelse, sier Bråthen. - Finn Carlsen er hermed bedt med på en tur! Når det gjelder salting har de hatt en del problemer med saltoppløsningssprederen og det gjør at det blir endel unødvendig venting.

Samarbeidet med Tønsberg politikammer og drosjene i Tønsberg vil han nevne. De ringer og melder fra til vakta hvis det er noe spesielt som skjer langs vegene i området, og det er meget positivt.

Til slutt nevner han at beredskapsordningen fungerer bra, både når det gjelder guttene på hjemmevakt og forholdet til oppsynet. Selv kunne han godt tenke seg en vaktordning mer lik den som var før. Da var de på Ås hele natta. Det ble ikke så oppstykket. Nå går vakta av kl. 2300 og går på kl. 0300 igjen.

Utviding av saltbruken?

En utvidelse av saltrodene kan være på trappene. Ledermøtet behandlet saken 15. februar, og vedlikeholdet fikk fullmakt til å gå videre med utredningsarbeidet. Vedlikeholdet begrunner behovet for mer salting med at det nå er bevist at saltbehandling av vintervegene har god trafiksikkerhetseffekt. Det vises i den sammenheng bl.a. til de erfaringene man høstet i Sverige og i Tyskland da man som et forsøk kuttet ut saltet på en del vegstrekninger. Forsøkene viste at antallet trafikkulykker økte med over 50 % da man sluttet å salte.

At trafiksikkerhet brukes som argument for salting er på sett og vis noe nytt. Tidligere har salting primært vært begrunnet i framkommelighetshensyn.



En utviding av saltrodene kan bli aktuelt etter den vurderingen som nå pågår i Vedlikeholdet. Vestfold kan bli et "saltfylke".

På jakt etter bedriftsidrettslagets aner

Slik ble Vega til

Hvor gammelt er vårt bedriftsidrettslag og når ble det startet? Dette er det forskjellige meninger om, og det kan vel sies at noe eksakt startspunkt ikke er mulig å konstatere i ettertid. Den første kjente idrettsarrangement skjedde på ettersommeren 1962 og var en håndballkamp mellom Vegkontorene i Buskerud og Vestfold etter initiativ fra Buskerud. Kampen ble spilt på Kaldnesbanen og lagene var oppsatt med en blanding av kvinner og menn. Vegkontorene hadde den gang under 30 ansatte, ganske høy andel eldre og det var derfor ikke mulig å stille rene kvinne- eller mannslag.

Audun Nordbotten

Arrangementer over samme lest ble gjennomført vår og sommer 1963, og da vekselvis i Buskerud og Vestfold. Dette år ble det innført enkle sammenkomster etter arrangementene.

1. januar 1964 fikk vi en ny veglov som ga vegkontoret økte oppgaver og derfor flere ansatt. Dette året ble det spilt vekselvis håndball og fotball. På ettersommeren ble det spilt fotballkamper som cup mellom vegkontorene i Telemark, Østfold og Vestfold. Etter kampen ble det arrangert fest på Fjærholmen. Enkelte støttespillere fra utedriften kom nå med. Leif Moy begynte som vegsjef denne sommeren



Fra Vegas julebord på Ås i 1966. Vi ser ansiktene til (f.v.): Arnljot Holder, Torun Andersen (gift Borgersen), Per Gullord, Else Marie Andersen, Borgny Bråthen, Audun Nordbotten, Turid Grorud (gift Stenersen), Tore Jacobsen og Eivald Skau.

og han viste alt fra ansettelsen av interesse for bedriftsidrett.

Lørdag 5. mars 1965 hadde vi skitur til Dalsroa. Det blev arrangert konkurranse med fine premier gitt av det private næringsliv. Videre var det 5-6 fotballkamper arrangert i Telemark, Østfold, Buskerud og Vestfold. Før jul ble det arrangert julebord på Ås. Det var nå kommet inn en markert ledelse av arrangementene som fungerte som uformelt styre sammensatt av oppmannsgrupper og arrangementer gikk i regi av bedriftsidrettslaget ved Vestfold vegvesen. Innen fotball kan her nevnes Tore Jacobsen, Håkon Møylund. Eivald Skau. Skiturene: Audun Nordbotten, Eivald Skau, Tore Jacobsen. Festarrangementer: Audun Nordbotten, Tore Jacobsen, Rolf Mathisen.

Innen økonomi var Rolf Mathisen en ledende figur. Trygve Rognan var ofte

vår støttespiller i lederskiktet. Økonomien ble ordnet ved inngangsbilletter, salg av skrapjern, lodd mv. Transport ble ordnet ved bruk av egne biler og ved at søknad om bruk av vegvesenets gule biler ble innvilget. Ved noen anledninger stilte NSB buss til rådighet for en symbolsk sum. På turene til Buskerud var skattefogdens lag ofte med for å spille egne interne kamper før felles etterpålæg. Leif Blomdal tilrettela dette samarbeidet.

1966 gikk etter samme lest som året før med besøk i Buskerud, Østfold og Telemark. De forskjellige lag hadde spillere med ulik bakgrunn. Det kan her nevnes at Østfold ofte stilte opp med Bjørn Spydevoll og Erik Engsmyr som hadde bakgrunn fra fotballandskamper.

I brev av 30. mai 1967 søkte bedriftsidrettslaget Vegdirektoratet om støtte

til utstyr og i svarbrev av 9. juni 1967 fikk vi kr. 700.- til kjøp av drakter og utstyr. Dette var vår første offisielle økonomiske støtte fra vår arbeidsgiver. Forsommeren 1967 ble fotballturneringen utvidet med lag fra Vegdirektoratet. Dato for det første arrangementet var 9. juni. Turneringen ble spilt på Kaldnesbanen og i sluttoppgjøretslo Telemark Vegdirektoratet 2-0. Lagene overnattet på Fjærholmen hvor det også var arrangert fest. Reprise av turneringen, men uten Vegdirektoratet ble arrangert 1. september. Det var nå satt opp vandrepokaler mellom vinnerlagene. Skitur og julebord var blitt kotymer.

15. juni 1968 arangerte vårt bedriftsidrettslag fotballcupen for dette året etter samme lest som året før med Vegdirektoratet som seirende lag etter straffesparkkonkurranse. Under festlighetene på Fjærholmen ble mulighetene og lesten for landsomfattede fotballturnering diskutert og utkast ble laget for arrangementer som gjaldt hele vegeteten. Høsttreffet var i Telemark hvor vi slo Telemark 5-4. Etterpålag var lagt til Høyer hotell.

Dette året sendte Vegdirektoratet 23. mars ut et brev som sa at deler av velferdsmidlene kunne benyttes som tilskudd til bedriftsidrettslag og vi ble tildelt kr. 300.-. Det var også et krav for økonomisk støtte at bedriftsidrettslaget hadde ett ansvarlig styre. Videre var det en forutsetning at såvel ute- som innedriften var med.

Koordinerende leder av bedriftsidrettslaget de siste årene, Audun Nordbotten, var kjent med Vegdirektoratets utspill og sendte 23. mars ut offisielt rundskriv til alle etatens ansatte i forbindelse videreføring av bedriftsidrettslaget ved Vestfold vegvesen. Møtet var berammet til 2. april.

På møtet orienterte Audun Nordbotten om de nye forhold som var kommet inn og opplyste at han ikke var lysten på å fortsette ledelsen av bedriftsidrettslaget på grunn av tunge formannsverv innen NITO. Møtedel-

tagerne besluttet å fortsette arbeidet med bedriftsidretten etter samme mønster som tidligere.

Til nytt styre ble disse enstemnig valgt:

Formann Eivald Skau
Viseformann Gunnar Mo
Kasserer Odd A. Arntzen
Styremedlem Barbro Roberg
Styremedlem Trygve Rognan
Arrangementer Audun Nordbotten
Revisor Hans-Thv. Kittelsen

Til ledelse av de enkelte idrettsgrener ble disse valgt:

Fotball oppmann Rolf Mathisen,
kaptein Håkon Møyland.
Håndball kaptein Ritha Wilhelmsen
Friidrett, leder Per Gullor
Skyting leder Helge E. Holen
Ski leder Tore Jacobsen

Det ble innført medlemskontingent på kr. 10.- for aktive og kr. 5.- for passive medlemmer. Styret ble gitt ansvaret for inneaktivitetene. Tore Jacobsen ble leder for denne aktiviteten som startet i gymnastikksalen på Kjelle Ungdomsskole.

I 1969 ble det arrangert fotballcup for sju østlandsfylker. Sluttspillet som ble gjennomført hos oss gikk 30. august og Vegdirektoratet gikk av med seieren. Under festlighetene på Fjærholmen var det overrekkelse av vandrepokaler. De øvrige arrangementer gikk stort sett etter mønster fra foregående år, men tilbudet var utvidet til å omfatte hele vår virksomhet.

Skiturer ble de forskjellige år vekselvis lagt til Dalsroa, Vinnfjell og Geirastadir.

I en periode på slutten av 1960 tallet og begynnelsen på 1970 tallet ble det årlig holdt en festlig tilstelning på ettervinteren i Svenneforeningens lokaler.

Våren 1970 gikk vi inn i Vestfold bedriftsidrettskrets for å kunne være deltager i bedriftsserien i fotball, og vi måtte gi vårt bedriftsidrettslag et navn. Navnet "Vega" ble diskutert

fram på et møte på Aksel Akerholts kontor hvor tre fire personer var tilstede. Navnet dekker veg som vegvesenet og Vega som stjerne og symboliserer et stjernelag. Navnet ble ikke offisielt styre- eller årsmøtegodkjent. I og med inntredelse i bedriftsserien i fotball og større cupoppgjør i vegvesenet så forsvant de uformelle interne fotballoppgjør mellom nabofylkene. Bingo ble forsøkt som inntektskilde.

I 1971 ble vegvesenets fotballcup avvirket 14/15. august på Lillehammer. For øvrig fulgtes de rutiner som var innarbeidet tidligere.

Sommeren 1972 kom idrettsmerkeprøver på programmet, og vi hadde vegcup i fotball i Steinkjer. Denne cup vant vi.

Det som har skjedd senere er nokså godt dokumentert i protokoller og referater så de som har lyst har god tilgang på dokumenter.

Spørsmålet til slutt er: Når fikk vi vårt bedriftsidrettslag? Noen sier 1. november 1968. Denne dato finner jeg ingen rimelig forklaring på. 2. april 1968 fikk vi vårt første formelt valgte styre. Hva med denne dato? Vår bedriftsidrett startet egentlig i 1962 Hva med en dato dette året? I 1964 var det ganske stor aktivitet. Ble bedriftsidrettslaget startet da? Hva med 1965?

**Takk for
oppmerksomheten
ved
min 60-års dag**

**Petter Ragnar
Samuelsen**

Utestasjonen "Foldvik" blir hytte for vegfolk

Fra 1. februar er utestasjonen "Foldvik" i Brunlanes tilgjengelig for de ansatte som ønsker å bruke stedet som fritidsbolig i perioder.

Anne Hov

"Hytta" ligger 2-3 km fra fine badestrender (fortrinnsvis til bruk i sommerhalvåret), og har en avstand til Larvik på ca. 12 km, mens det er ca. 5 km. til Stavern.

Det er fire-fem sengeplasser der, og fullt utstyr finnes til fem personer. Leietakerne må selv ha med trekk til sengetøyet. "Hytta" er nyoppusset og inneholder stue m/kjøkkenkrok, soverom og dusj/toalett.

Fordi dette er en utestasjon vil det i perioder bli lagret fyllmasse og utstyr/materiell på eiendommen. Dette skal imidlertid gjøres med minst mulig sjenanse for leietakerne. Det er en relativt stor tomt der, og nærmest "hytta" vil det bli beplantet og holdt i orden.

Leieprisen er kr. 50,- pr. døgn, uavhengig av ukedag og antall personer. Henvendelse om leie kan skje til Gerd Bakke på Verningen vegstasjon, tlf. 034 92333.

Vestfold har til nå vært blant de få fylkene som ikke har hatt egne eiendommer til utleie, heller ikke for Vegvesen-ansatte i andre fylker. Men nå skal også vi komme med i katalogen over "Ferie- og fritidseiendommer i Vegvesenet". Den hytta vi disponerer på Lifjell leier vi selv på åremål, og den er derfor ikke presentert i katalogen.



"Foldvik" ligger 2-3 km fra nærmeste badestrand og 12 km fra Larvik.

Regelverket for "Foldvik" vil bli slik at våre egne tilsatte skal ha fortrinnsrett til leie. Dersom "hytta" fortsatt er ledig to uker før aktuell dato, vil den kunne leies av tilsatte i andre fylker.

Det samme gjelder stort sett i andre fylker. Se i katalogen hvis du er interessert i leie. En omtale av ordningen ble tatt inn i Vestfolder'n i septembernummeret 1990.



Den nye "hytta" har plass til fire - fem personer og kan også leies av folk utenfor fylket.

Oversikt over tildeling av midler til opplæringsvirksomheten i 1991

Avdeling	Kursmidler/kr	Honorar/kr	Over driften/kr	Sum opplæring/kr
Grunnseksjonen	14.400	-	21.600	36.000
Planavdelingen	20.000	3.000	136.000	159.000
Anleggsavdelingen	20.000	-	256.000	276.000
Vedlikehold	20.000	12.500	130.500	163.000
Maskinavdelingen	-	8.000	50.000	58.000
Biltilsynet	76.600	16.000	10.400	103.000
Adm./øk.	97.000	-	-	97.000
EDB felles	55.500	13.500	-	69.000
Felles	84.500	27.000	80.500	192.000
SUM	388.000	80.000	685.000	1.153.000

Bevilgningen fra Vegdirektoratet til opplæring er kr. 383.000. Lokal bevilgning til honorarer over admini-

strasjonsbudsjettet er kr. 80.000. Kr. 685.000 dekkes av driftsmidler.

Anne Hov

Nytt tilbud fra Vegvesenet?



Et nytt skilt har dukket opp på balustraden i Kremmerhuset, til forlystelse for enkelte og til forvirring for andre. At Statens vegvesen er en service-etat også for småbarnsforeldre burde imidlertid ikke forbause noen.

Av vår post

Følgendesitat er hentet fra et anonymt brev adressert til en av våre vegmestere, forøvrig på konvolutten titulert som "vegsjef":

"... Han har lagt nystikkrenne i veien. Der ligger røra. Jeg var hos han en koeld for

han skylder meg penger. Jeg så han hadde fått ny stikkrenne, da fortalte han meg at han hadde fått rør av vegvesenet. Det tror jeg ikke noe på at dere gir bort noe. Da han bodde ved siden av meg i ... stjal han alt. Han er håpløs. Nå må dere reagere."

Revisjon av vegloven

Vegdirektoratet har satt i gang arbeid med å revidere vegloven. Det har skjedd en rivende utvikling innenfor vegsektoren siden någjeldende veglov ble vedtatt i 1963. En del av de problemene som har dukket opp undervegs har blitt løst gjennom revisjoner av de enkelte bestemmelsene i loven.

Vegdirektoratet ber om at eventuelle forslag til endringer av vegloven blir sendt inn, og Yngvar Pedersen på vegkontoret ber om at forslag og tanker i denne sammenheng blir meldt til ham snarest mulig.

Takk fra Svarstad I.L.

Vi har fått brev fra Svarstad I.L. som takker for informativ og utfyllende skilting i forbindelse med Norgescupstevnet på ski for junior i Svarstad 3. februar. "En rekke langveisfarende deltakere ga spontant uttrykk for at dette var uvanlig, men meget positivt" skriver rennleder Tore Haukvik og retter en takk til de som ga grønt lys for skiltingen og de som utførte den. Og det er jo hyggelig!

Etatsfest med pomp og prakt

Lørdag 9. februar slo vegetaten til igjen med fest for alle ansatte med ektefeller (og andre feller). Til sammen stilte nesten 300 feststemte mennesker til start etter at tilbringerbusser fra alle fylkets kanter hadde trosset snøværet og tatt seg fram til Granerød hotell i Sandefjord.

Erik Thomassen

Og festen ble som fester skal være i Vegvesenet: full fart fra først til sist. Inn fra kulissene flakset etatens uhelbredelige jøglere, Sigmund Riis og Øystein Ludvigsen, i kråkedraktene som ble kreert til den sagnomsuste jubileumsrevyen i 1989. Og miljøræppen som fulgte var som gode ræper skal være: fylt til bristepunktet med poenger og så snublende innviklet at den fungerte bra som edruelighetstest for aktørene og de som prøvde å følge med. (For sikkerhets skyld har vi trykket teksten et annet sted i denne festreportasjen.)

Nå var det sikkert ikke lett for vegsjeften å skulle overta og ønske velkommen etter en slik halsbrekkende åpning. Men velkommen skal det jo ønskes, og Lepperød benyttet bl.a. anledningen til å bringe videre skryt vi i flere sammenhenger hadde fått fra Vegdirektoratet i det siste. Og dermed følte vi oss vel fortjent til å gå løs på mat og drikke.

Toastmaster Tore Kaurin hadde under måltidet et svare strev med å få ørens lyd og fordele taletiden til alle (stadig mer) taletrengte. Noe som må

tilskrives en veritabel arrangørtabbe. Man hadde nemlig vært lettsindig nok til å legge ut ballonger og diverse temmelig primitive musikkinstrumenter på bordene. Og selskapet lot seg selvfølgelig ikke be to ganger. Det ljommet og smalt og smalt og ljommet om hverandre. Ingen hadde visst tanke for at remediene skulle brukes under den avsluttende avsyngingen av "Pomp and Circumstance", velkjent fra promenadekonsertene i Royal Albert Hall.

Før vi kom så langt hadde imidlertid den kjente sanggruppa Street Girls i

bl.a. moteriktige orange vernevester og ditto luer, og under ledelse av den ikke mindre kjente kapellmester Mathias von Caravan, gitt til beste fra sitt brede repertoar. En jublende sal kunne konstatere at sporty jenter langt fra er noen mangelvare i Statens vegvesen.

Knapt var bordene ryddet før dansegolvet var fylt til trengsel. Max Palmers på scenen spilte for harde livet og var tydelig imponert over vegfolkets danseglede og festhumør. Og slik bølget festen fram til langt over midnatt. Nye vennskap ble knyttet, ende-



Street Girls ga til beste fra sitt brede repertoar. Sporty jenter er ingen mangelvare i Statens vegvesen!

lig fikk man sagt det man skulle si og som man hadde tenkt på lenge, men som det ikke hadde blitt noe av fordi forholdene ikke helt hadde lagt til rette for det...

Og kanskje fikk de "inne" og de "ute", og de på nivå 1 og 2 og 3 og 4 og 5! og 6! og 7!! en forståelse av at vi ikke er så veldig forskjellige når alt kommer til alt i denne etaten. At vi har mye som binder oss sammen selv om det også er noe som skiller. Og at det å kunne feste sammen er noe av det mest fornuftige vi kan gjøre om vi skal kunne stå sammen og takle store og små utfordringer i tida framover.

De kallte det årsfest. Skal vi ta det som et tegn på at vi møtes igjen til neste år?



Mathias von Caravan (alias Mathias Håkegård, Biltilsynet Larvik) dirigerer foran et feststemt publikum.



"Fra vegetatens kråke til miljøvernets ravn?" Sigmund Riis og Øystein Ludvigsen "miljøræppet" og satt folket i stemning.

Miljørapping

Nå samles vi til årsfest med kone og gemal på vegetatens regning i ferdigpyntet sal, med fjøra blank og stussa og stjerten fast og fin skal vi to deklamere et miljørapperim

For hvis du ikke vet det så skal vi skifte navn, fra vegetatens kråke til miljøvernets ravn. Med ny organisering og renovert kontor skal publikum få se vi er bedre enn de tror.

Til jobben skal vi sykle og ikke bruke bil den skal du bare selge så er det ingen tvil. Og skal du på befaring så vet vi også råd: vi anskaffer en tandem som du kan sykle på. Med sjefen plassert foran som ansvarlig for to kan du ha full kontroll og ta livet helt med ro.

Vår veganleggsavdeling vil snart bli omskolert fra vegbygging til jernbane blir de perfektjonert. Vedlikeholdsavdelingens PR-offensiv blir overgang til sykkel og tjenestedressin. Og biltilsynets rolle blir også byttet om til sykkelkontrollører med prøvevelodrom.

Hvis fortsatt noen tviler på at vi alvor vil med miljøvern og sykkel og reiser uten bil, da ansetter vi Mona Røkkens miljøvernetat og går inn i Bellona med livstidsmedlemsskap.

Så når vi feirer årsfest på Granerød hotell da fraktes vi med buss, nei, vi kjører ikke selv. Men vi to trenger verken bruke busser eller bil, for lufta er for alle, og vi flakser når vi vil!

Det skjer i mars

50 år: Alfred Stølan, 21. mars
60 år: Olav Thorsen, 15. mars
70 år: Arne Halvorsen, 17. mars
Alderspensjon:

Ørnulf Johannessen

Pelearbeidene på Gjennestadmyra bru gjøres ferdig i mars. Dessuten blir det forskalings- og armeringsarbeider for landkar syd og nord.

19. mars er det **anbudsbefaring** for betongdekket på E 18 i Stokke.

Søyler forskales, armeres og støpes på Furulund bru.

Kulverten Rørkoll Øst forskales og armeres ferdig.

Ellers på E 18-anlegget:

Omlegging gamle E 18 Rørkoll, fylkesvegene 290 og 560. **Rørlegging** på hele anlegget og **uttrauing** i Tassebekk-krysset og for superlett fylling ved Holmene.

Krøtterundergang på E 18 i Undrumsdal forskales og støpes i mars.

Foruten vanlig vintervedlikehold skal det i område 2 skje **sprenging og utfylling** på riksveg 306 ved Knutstad, **klargjøring til sprenging, grøfting og oppsetting av mur** på riksveg 309 Agerup - Årøysund. Dessuten **siktutbedring, grøfting og fjerning av enebolig** på riksveg 312 ved Borgen.

Område 3 melder om **krattrydding** på diverse veger.

Skiltseksjonen skal foreta **refleksutskifting** på riksveg 303/305 i Sandefjord. Dessuten på fylkesvegene 264, 510, 529, 531, 606 og 609.

Det blir **teknisk kvalitetssikring** på E 18 i Stokke og på strekningen Undrumsdal postkontor - Undrumshøy. Dessuten på Gjennestadmyra kulvert, Gjennestadmyra bru, Furulund bru og Rørkoll Øst kulvert.

Lab melder ellers om **avlesning av telegrenser, borkjernekontroll og diverse lab.arbeid.**

Fra 1. mars iverksettes **Biltilsynets store nysatsing med obligatorisk eierskiftekontroll.**

Det blir dessuten **sensor kurs** om TS-metodikkens betydning for gjennomføringen av førerprøven.

Ny seksjonsleder/kontor tiltrer ved Biltilsynet Larvik.

Kundeundersøkelsen for prosjektet BTV 2003 er ferdig i mars. **Undersøkelsen av teknisk tilstand** på tunge kjøretøyer avsluttes også.

Trygg Trafikk Vestfold skal **kurse lederne i 4H Vestfold**. Fylkessekretæren har utarbeidet et program, "Hvordan er jeg i trafikken" til bruk i den enkelte klubb.

Vi arrangerer **miljøseminar** for representanter for kommuner, fylket og næringslivet på Holmestrand Hotell 12. mars. Innledere bl.a. fra SFT, TØI, Vegdirektoratet, samt Stortingsrepresentantene Ole Johs. Brunæs (H) og Inge Myrvoll (SV). "Trafikk og miljø - sammen mot år 2000?"

Kurs i mars:

Sentrale:

6.-8. **Vintervedlikehold**, F. Carlsen, F. Skontorp Johnsen, O. Bakken

5.-7. **EDB-ledere, driftsansvarlige** A. Bentzen

12.-14. **Lab.-/kontrollarbeid asfalt** M.Roberg

11.-13. **Administrasjonssjefkonferanse**. P. Vaadal

13. **Introduksjon av nye vegnormaler** J. Lepperød, E. Andersen, O. Tandberg, I. Wulff, K. Høiland, L. Kjølén, T. Foss, Ø. Firman

12.-14. **Miljø og trafikksikkerhet i byer/tettsteder**, Aa.H.Carlsen, O.J. Lauvstad, S.Riis

19.-21. **Maskinsjefkonferanse**, F.Skontorp Johnsen

12.-14. **Teknisk EDB-konferanse**, O.J. Svendsen, A.Vestbø

13.-14. **Planlegging av vegdekker (PMS) Tilstandsmåling**, H. Røed, A. Hvitmyr Widerøe

19.-20. **Datahåndtering, drift og vedlikehold av utstyr for bæreevne målinger**, S.E.Brekke, K.E.Bergfall

19.-20. **Konf. om vegbelysning**, H.P. Sundby og T.I.Christiansen

Lokale/regionale kurs:

5.-7. **Personlig utvikling for kvinner** 6 delt.

1./4. **TS-kurs for sensorer i Vestfold**. Kjøretrening, 8 delt.

12. **Miljøseminar 12-14 delt**. fra oss 5. **Teknisk førstehjelp**, ca 10 delt.

18.-19. **Regional dekkekonferanse**, 6 delt.

Flere kurs på side 15

Velkommen!

**Bjørn Flaaten -
spesialarbeider, anlegg
Rikard Vassdahl
fagarbeider, anlegg**

**Tone Bjerkesti -
renholdsbetj. - maskin
Bjørg Iren Markussen -
renholdsbetj. - lab**