

# Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr 7/18. årgang  
6. august 1991



19 år siden sist. Vega vant tidenes største vegcup i Trondheim.

## Jubel for vegcupgull!

Vestfolds fotballgutter gikk helt til topps i vegcupen som ble arrangert i Trondheim 14.-15. juni. I finalen ble Troms slått 1-0. Dit kom vi etter seire over Aust-Agder (4-0), Nord-Trøndelag (3-0), Vegdirektoratet (2-1) og uavgjort 1-1 mot Vest-Agder. I semifinalen ble det 2-2 mot Møre og Romsdal og avansement etter straffer. På laget spilte: Gunnar Arnesen, Morten Guldbrandsen, Jan Syver Bråthen, Rikard Vassdal, Gunnar Moen, Niels Anton Lindsholm, Jan Einar Apeness, Jørn Ramberg, Bjørn Gjelsås, Olav Lervik, Stein Linnestad, Steinar Aspen, Reidar Jørgensen og Arild Vestbø. Det er 19 år siden sist Vestfold kunne vende hjem fra vegcupen med pokal og gullmedaljer. Jentenes innsats i turneringen var også i høy grad hederlig, med to seire og ett tap i sin pulje. "The double" neste? Vestfolder'n gratulerer!

Nytt miljøtilbud  
Side 3

Ledelsens spalte  
Side 4

Omorganiseringen  
Side 5

E 18-riggen  
Side 6

Bruer støpes  
Side 7

Transportplanen  
Side 8 - 9

Vedlikeholdskurs  
Side 10

Biltilsynet  
Tønsberg  
Side 11 - 15

Nye fagfolk  
Side 16

Pensjonisttur  
Side 17

Nye pensjonister  
Side 18

Flere på sykkel  
Side 21



# 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

**Adresse:**  
Statens vegvesen Vestfold  
Postboks 323,  
3101 Tønsberg

**Trykk:**  
Horten Print-Shop

**Opplag: 750**

**Trykt på miljøpapir, d.v.s.  
papir som er framstilt uten  
bruk av klor.**



***Bekymre deg ikke  
over det som er forbi,  
vend deg mot det som  
kommer.***

## I sørgelig forfatning

Klær skaper folk, er det noe som heter. Måten vi fremstår på i klesvegen forteller mye om hva vi står for, eller snarere hva vi ønsker å stå for her i verden. Slik er det også for bedrifter og etater. Og da snakker vi ikke bare om klær, men om hvordan vi generelt tar oss ut overfor andre, hvordan kjøretøyene og bygningene våre ser ut, hvordan brevark og annonser er utformet og hvordan arbeidsstedene våre ute på vegen er merket.

Statens vegvesens utseende er i denne sammenheng i en sørgelig forfatning. Tilfeldighetene rår. Det er vanskelig å identifisere oss som etat fordi vi ikke gir noe enhetlig bilde av oss selv, og fordi vi ikke klarer å markere avstanden til kommunale tekniske etater. At bare 53 % vet at Vegvesenet er en statsetat er et uttrykk for dette. At bare ynkelige 5 % vet at Biltilsynet er en del av Statens vegvesen er et annet.

Enhver bedrift eller etat må ha en bærende ide, et formål, en hensikt som eksistensgrunnlag. Og selvfølgelig har vi det - som ansvarlige for vegtrafikksystemet, noe av det mest grunnleggende i et moderne samfunn. For folk utenfor etaten må likevel det å få forståelse for den rollen vi spiller, være som å øse vann med en sil. Utad fremstår vi uklart og ustrukturert. Vi opptrer i ulike uniformer, med kjøretøyer som ikke lar seg skille fra fra andre, med bygninger som er uskiltet, dårlig skiltet eller i beste fall uensartet skiltet. Vi annonserer stengte veger, anbud og tilbud så uspenning og byråkratisk som overhodet mulig. Å fortelle folk noe om hva vi driver med, hvordan vi tenker og hvor vi vil med et utgangspunkt som dette, blir vanskelig og i noen tilfeller håpløst.

Selvfølgelig kan man av og til lure på om alle i Statens vegvesen egentlig

ønsker å fremstå som en enhetlig etat i alle sammenhenger. Kanskje ligger også noe av problemet her. Mange reagerer for eksempel på at biltilsynets telefoner ikke står under Statens vegvesen i telefonkatalogen, men bil-



### Redaktøren mener

tilsynet ønsker å ha det slik nettopp fordi folk ikke vet at avdelingen er en del av etaten. Og da så...

Heldigvis er det noe på gang. Vegdirektoratet jobber nå aktivt med et profilprogram som skal gi oss et mer ensartet og positivt ytre. Neste år vil vi se de første elementene av det satt ut i livet. Vi har store forventninger til det arbeidet vi dermed går inn i, selv om vi meget vel vet at ensartethet må medføre mindre handlefrihet lokalt. Et profilprogram må gjennomføres fullt ut. Ellers er det uten hensikt. Og slik forholdene er i dag, vil ethvert skritt mot større ryddighet og ensartethet være et skritt i riktig retning.



# Toalett-tømmeanlegg i drift på Fokserød



-Anlegget som er montert på service-stasjonen på Fokserød gjør det mulig å tømme toalett-tankene fra turbusser og campingbiler på en hygienisk og miljøvennlig måte, sier Bjørn Andersen i vedlikeholdet.

I vår installerte vedlikeholdet et tømmeanlegg for toalett-avfall fra turbusser, campingbiler osv på Fokserød ved Sandefjord. Det har til nå vært et betydelig problem at det stadig voksende antallet busser og biler med toalett ikke har hatt muligheter til å kvitte seg med kloakken på en hygienisk og miljøvennlig måte. I følge lovverket er dette egentlig et ansvar for kommunene, men vedlikeholdet har sett det som naturlig å ta initiativet til å få etablert tømme-muligheter langs E 18 i Vestfold.

## Erik Thomassen

Anlegget er plassert på Shells service senter på Fokserød og skal drives og vedlikeholdes av bensinstasjonen. Bussenes toalett-tank suges tom ved

hjelp av en slange med adapterkopling. Tømmingen styres fra et styreskap, og man unngår alt søl på marken. Bærbare kanner og kassett-toaletter tømmes i et tømme-hull med automatisk spyling. Tømmeanlegget er tilknyttet kommunal kloakk. Bruken av anlegget er gratis.

Anlegget ved Sandefjord er det første av sitt slag i Norge. I Tyskland er man i gang med å bygge ut et omfattende nett av tilsvarende stasjoner. I dag skjer det trolig mye ulovlig tømming i naturen. Ukontrollert tømming vil i uheldigste fall kunne forurense drikkevannet. Tankene er ofte tilsatt høyaggressive kjemiske stoffer som skal hindre lukt og desinfisere. Dette er stoff som er vanskelige nedbrytbare og som kan forurense drikkevannet. Tømming av toalett-tanker i naturen er selvsagt også et hygienisk problem, og smitte kan overføres på denne måten.



# Organisering - Holdninger - Kvalitet

Organisasjonsarbeidet nærmer seg avslutningsfasen. De personer som har vært engasjert har vist et stort engasjement og et lojalt ansvar i forhold til sine oppgaver. I løpet av dette arbeidet har vi fått klare signaler i hvilken retning vi bør organisere arbeidet vårt for fremtiden. Dette er nødvendig for å være best mulig forberedt til å møte morgendagens utfordringer.

I denne perioden har det falt mange kommentarer. De fleste positive og konstruktive, men også noen mindre hyggelige bemerkninger. Organisering igjen...? Det blir vel ikke noen forandring til det bedre, allikevel!

Hvorfor disse negative holdningene? I en tidligere lederspalte ble det framsatt noen spørsmål til debatt. Bl.a. om den personlige kontakten mellom ledelse og medarbeidere er god nok? Svaret må jo bli negativt, sett med bakgrunn på disse kommentarene. For å utvikle denne kontakten, må lederne ta et aktivt initiativ. Dette kan utføres med en planmessig og en impulsiv kontakt. Informasjon blir her en viktig faktor. Dette bør gjøres målbevisst. Vi bør søke etter de positive holdninger og gjenta dem ofte nok. En leder bør gå foran og vise vei for å lykkes i dette arbeidet. Et annet spørsmål som ble nevnt, er om vi har klare ansvars- og myndighetsforhold i vår organisasjon. I mange tilfeller må vi dessverre svare nei på dette spørsmålet også. Her kan vi forbedre oss med enkle midler. Utarbeid klare skriftlige stillingsinstruksjoner. Tvilen vil bortfalle og vi oppnår en tydeligere ansvarsdeling. Arbeidsforholdene blir enklere og mindre tvil angående myndighetsforholdene. Dersom det ble satset bevisst på de to nevnte problemområder, ville det skapes enda bedre holdninger blant oss.

Det er blitt meg fortalt at det er 25 år siden sist Vegvesenet ble reorganisert. Det har vært utført noen interne tilpasninger, men ingen gjennomgående etatsorganisering. Var vårt arbeid (25 år tilbake) så vellykket at et tidsintervall på 25 år var forsvarlig? Jeg stiller meg tvilende til det. Mitt inntrykk er at Vegvesenet i de senere år er blitt mer markedsorientert og da blir organisa-

sjonsstrukturen en naturlig løpende vurdering i vårt strategiarbeid. Vi her i Vestfold har vært dyktige og ligger meget godt an til å bli landets ledende fylke. Vårt fylke er godt administrert, og det skal vi være stolte over. Det er ingen faste intervaller når en organisasjon skal reorganiseres. Det kreves en kontinuerlig prosess, som bestemmes av det marked vi er satt til å betjene. Våre strategier - målsetninger som midtpunkt, skal alltid organisasjonen være i bevegelse for å være tilpasset våre mål. Lykkes vi med en slik modell, kan vi unngå de store rivningene og utnytte våre samlede ressurser til beste for våre kunder.

I hvilken grad kan vi utnytte rådgivende objektiv ekspertise i forkant av et organisasjonsarbeid? Vi hverken kan eller bør "hoppe over" den modningsprosess som nødvendigvis et slikt arbeid er avhengig av. Erfaringsmessig er det alltid nyttig å få anledning til å diskutere, tenke igjennom problemstillingene grundig i forkant. Den plattformen vi da bygger opp, vil bli stødigere for de beslutninger vi må ta under selve organisasjonsarbeidet. Tidsfaktoren tillot ikke det denne gang, men muligens ved neste korsvei? Fra sentralt hold var det avsatt tidsaspektet meget stramt. Ved en evaluering av organisasjonsarbeidet, vil kanskje erfaringene gi oss noe bedre tid ved en senere anledning.

Begrepet kvalitet har vært diskutert i organisasjonsarbeidet. Kvalitetssikring - Kvalitetsstyring - Kvalitetssikringsleder. Her har vi et godt stykke arbeid gjennstående, for å bygge opp en komplett kvalitetssikringsorganisasjon. I vår organisasjon har vi mange fine kvaliteter. Disse bør settes i system. En kvalitet som vi kan være meget stolte over, er vår felles organisasjon. Denne har et stort potensiale. Vi har en meget høy kompetanse, utviklet et godt administrativt system og sunne holdninger. Tar vi fram ordet "Medmenneskelighet", er mitt inntrykk at dette har høy prioritet hos oss. Uten disse kvalitetene, ville vi ikke vært kapable til å utvikle begrepet "LUS". Lojalitet - Utnyttelse av felles ressurser - Samarbeid.

Vår oppgave er å betjene kunder/myndigheter. Statens vegvesen Vestfold har utmerkede medarbeidere, som utfører oppgavene med stadig større forståelse for vår posisjon til samfunnets beste. Se på våre "ambassadører" i våre utførende ledd. Jeg har vært ansatt i Statens vegvesen Vestfold i 10 måneder og kun hørt hvor

## Ledelsens spalte



*Finn Skontorp Johnsen*

dyktige medarbeidere vi har. Disse påstandene kommer fra våre kunder og konkurrenter. Når en hører og opplever slike tilstander, er det vel ikke så underlig at jeg er meget stolt av å være en medspiller på dette fine "laget."

Statens vegvesen Vestfold har et glimrende utgangspunkt for å bli enda dyktigere. Med gode medarbeidere på alle nivåer, er jeg overbevist om at vi (SVV) vil bli vinneren i den utfordrende tidsepoken som ligger foran oss. Jeg vil til slutt oppfordre alle til å tenke på ordet "LUS" og handle deretter. Samarbeid gir styrke. Fortsatt god sommer!



# Vegsjefens forslag til om-organisering klart

**Ved utgangen av juni var vegsjefens forslag til ny organisasjonsmodell for fylket klart.**

Etter at den oppnevnte prosjektgruppa framla sin rapport sist i mai, har organisering vært tema for møter i avdelingene og i fagorganisasjonene. Det har vært ledermøter, drøftingsmøter og avklaringsmøter i stor skala. De forandringer som vegsjefen foreslår i organiseringen, vil her bli omtalt i forhold til den organisasjonen vi kjenner i dag.

**Maskin og byggforvaltning:** Maskindrift foreslås som en enhet bestående av en utleiedel og en verksteddel. Byggforvaltning og lager er utskilt som egne fagenheter.

**Administrasjon og intern service:** Her er det små forandringer, men vegsjefen foreslår at enheter som ikke er store nok til å være seksjoner (tre ansatte) betegnes som fagenhet. Denne betegnelsen går igjen på alle avdelingene.

**Trafikant og kjøretøy:** Ansvar for vegdatabanken er tillagt dette resultatområdet. Seksjon for trafikkavvikling har ansvar for oppfølging av vedlikeholdsområdene i det forslag som vegsjefen har fremmet.

**Utbygging av vegnettet:** Her går forslaget ut på at små byggeprosjekter organiseres som en seksjon og større prosjekter etableres som egne organisasjonsenheter på dette nivået.

**Overordnet planlegging:** Utredningsseksjonen gjenoppstår som fagenhet eller seksjon, avhengig av bemanningen i organisasjonsenheten.

Videre behandling av organisasjonsforslaget er at Vegdirektøren skal tilkjenne sitt syn senest 1. oktober. I perioden fra 1. oktober til 31. mars 1992 skal endringene gjennomføres. Ledelsen ved vegkontoret holder nå på å planlegge hvordan denne gjennomføringsfasen skal organiseres. En ekstra utfordring ligger i å koordinere organisasjonsendringen med oppussingsarbeidene i kontorlokalene.

## En ulykke skjer så lett...

*Nedenstående skal visstnok være et dokument fra en virkelig ulykke etterforsket av politiet i Holmestrand i 1953.*

*Til verneingeniøren!*

*Jeg vil med dette svare på din forespørsel om nærmere opplysninger angående pkt. 3 i min skademelding. Jeg oppgir "dårlig planlegging" som årsak til ulykken. Du sier i ditt brev at jeg bør forklare mer fullstendig, og jeg håper derfor at følgende detaljer vil være tilstrekkelige:*

*Jeg er murer av yrke. På ulykkesdagen arbeidet jeg alene på taket av et 5-etasjers nybygg. Da jeg var ferdig med jobben oppdaget jeg at jeg hadde ca. 200 kg murstein til overs. I stedet for å bære steinen ned for hånd, bestemte jeg meg for å fire steinen ned i en tønne ved hjelp av en talje som, heldigvis, var fast i bygningen i 5. etasje.*

*Etter å ha sikret tauet nede på bakken gikk jeg opp på taket, svingte ut tønna og la steinen oppi. Så gikk jeg ned på bakken igjen og løsnet tauet samtidig som jeg holdt fast for å sikre en sakte og pen firing av de 200 kg med stein.*

*Som du vil se av pkt. 11 i skademeldingen er min vekt 60 kg.*

*På grunn av overraskelsen ved plutselig å bli rykket opp i lufta, mistet jeg selvkontrollen og glemte å slippe tauet. Selvfølgelig før jeg nokså fort opp langs bygget. I nærheten av 2. etasje møtte jeg tønna som for nedover med like imponerende fart. Dette forklarer kraniebruddet, de mindre skrammene og det brukne kragebeinet som er nevnt i skademeldingens del III.*

*Bare noe forsinket fortsatte jeg min hurtige oppstigning og stoppet ikke før to ledd fingre på høyre hånd satt inne i en talje som nevnt i annet avsnitt av dette brevet.*

*Heldigvis hadde jeg på dette tidspunkt gjenvunnet min åndsnærværelse og klar- te å holde fast i tauet, til tross for den pinefulle smerten jeg nå begynte å kjenne. Men tønna med stein traff bakken omtrent samtidig, og bunnen fallt ut av tønna. Fri for vekten av mursteinene veide tønna nå ca. 20 kg. som du sikkert kan*

*forestille deg, startet jeg nå en hurtig nedstigning langs bygningen. I nærheten av 2. etasje møtte jeg tønna som var på veg opp. Dette er grunnen til de to ankelbruddene, den brukne tanna og de alvorlige riftene i beina og underkropppen.*

*Her begynte lykken å snu seg noe, sammenstøtet med tønna så utr til å ha sinket meg såpass at dette begrenset skadene da jeg falt oppi haugen med murstein og, heldigvis, brakk kun tre ryggvirveler.*

*Dessverre må jeg rapportere at da jeg lå der i smerte på mursteinshaugen, ute av stand til å bevege meg og mens jeg betraktet den tomme tønna fem etasjer over meg, ble jeg igjen åndsfraværende og slapp dermed tauet - med den følge at tønna igjen kom nedover i stor fart og traff meg i mursteinshaugen - over brystet og nesa slik at resultatet ble ti brukne ribbein, brukket nese og inntrykket kjevebein - som nevnt i skademeldingen del IV.*

*Ole B. Olsen, tidl. murer*



# Riggen i nord tar form



Anleggsriggen for E 18 i nordfylket skal være ferdig i september. Riggen ligger i Barstad industriområde i Holmestrand.

**Arbeidet med kontorriggen til E 18- anlegget i nordre Vestfold begynner nå å nærme seg slutten. Det er et lokalt snekkerfirma som har arbeidet der og det ser ut til å gå meget bra med hensyn til tidsrammen som var satt.**

## Jorun Sætre Bringaker

- Midt i september regner vi med å være ferdig, sier Karl Høiland som sammen med Geir Magne Bø har fulgt opp arbeidet med kontorriggen til E 18 i nordfylket. Til nå er de meget godt fornøyd med arbeidet. Litt spente er de også, det er jo ikke ofte Statens vegvesen Vestfold bygger egen anleggsrigg.

Vestfolder'n har vært på Barstad industriområde og sett på byggverket og da holdt snekkerne på å legge takstein på taket og det var like før vin-

duene skulle settes i. Når Vestfolder'n leses er nok dette gjort. Neste trinn på programmet er da rominn- deling, maling, rørleggerarbeid og elektrikerarbeid.

Den dagen Vestfolder'n var til stede var det kranselag og det var både bløte- kake og champagne (alkoholfri) til arbeiderne. Karl Høiland og Geir Magne Bø var tilstede.



Kranselag. Karl Høiland (nr. 3 fra høyre) og Geir Magne Bø (t.h.) serverer byggmester og snekkere.



# Travel sommer for brugjengen

Det har denne sommeren vært meget stor aktivitet på E 18 i Stokke. Støping av bruene har pågått hele sommeren. Furulund bru er ferdig og på Gjenne-  
stadmyra bru holdes det på med siste støping.

## Jorun Sætre Bringaker

Brugjengen har i hele sommer hatt et stort press på seg. Det har nemlig vært støping av Furulund bru og Gjenne-  
stadmyra bru.

Vestfolder'n har vært ute på begge bruene og sett hvor hektisk det kan bli ved slik støping. Først var det arbeidet med Furulund bru og der var det to betongbiler som tømte samtidig og hele 7 betongbiler kjørte kontinuerlig, med litt redusering ut på kvelden. Brugjengen startet opp kl. 0600 om morgenen og holdt på litt utover ettermiddagen. På Furulund bru har vi hatt denne gjengen: Rikard Vassdal, Sverre Larsen, Arne Hansen, Finn Tore Lie, Kjell Rønningen, Andre Revaa og Bjørn Åsenden. Einar Lunde er som vanlig ansvarlig sammen med Eivind Holtan og Terje Haugrud. På Gjenne-  
stadmyra har Trond Bårnes, Helge Sogn, Tor Oppsahl, lærlingene Monica og Heidi samt noen sommerhjelper vært i tillegg til noen av de tidligere nevnte.

Etter samtale med Einar Lunde skjønner vi at vi ligger godt an når det gjelder tidsskjemaet. Men det er ikke bare selve støpingen, det er også mye jobbing ved og rundt en bru, samt rekkverk o.l.



Egenregikalkylen Furulund bru på E 18-anlegget er nå støpt ferdig

I august måned er det 5. og 6. støpetappe på overbygningen på Gjenne-  
stadmyra bru som skal gjøres i tillegg til at brurekkverk skal settes opp. Det er også igang arbeider med Tas-

sebekk bru, der skal det forskales, armeres og støpes overbygning. Ferdigstillelse regnes til ca. 2. september. Det er firma Selmer Øst som har dette arbeidet.



Støping har pågått i hele sommer på pælebrua over Gjenne-  
stadmyra. Arbeidet vil bli avsluttet i august.



# Transportplan Tønsberg: Satsing for en grønnere framtid

**Transportplanen for Tønsberg/Nøtterøy er nå klar og lagt ut til offentlig gjennomsyn. Planen legger opp til en helhetlig planlegging av transportutviklingen i byområdet slik at en ser både arealdisponering, parkeringspolitikk, kollektivtrafikk, gang- og sykkelvegnett og vegutbygging under ett. Bedre miljø og redusert vekst i biltrafikken er hovedmålene med satsingen.**

**Erik Thomassen**

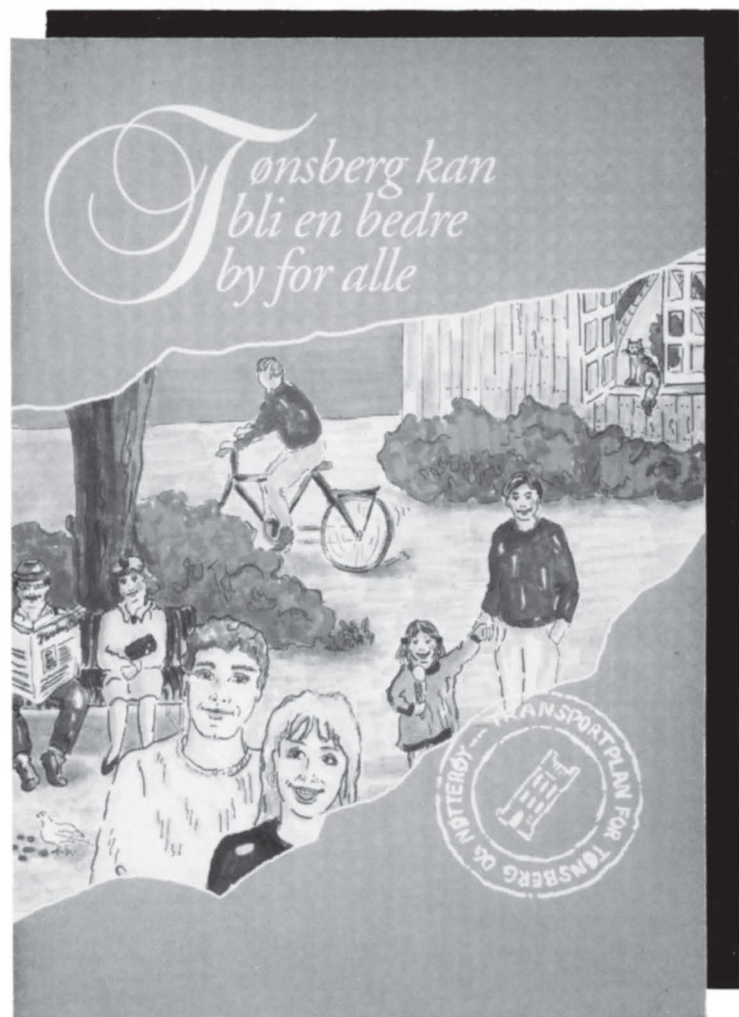
I transportplanen inngår utbyggingen av nytt hovedvegnett i Tønsbergområdet. I tillegg til ringvegen nord for byen, som det har vært enighet om lenge, foreslås det en sentralåre i tunnel under byen fra Svømmehallen til Korten. I tillegg foreslås ringveien forlenget med en ny tunnel gjennom Presterødåsen. Det planlegges også ny Kanalbru ved siden av den gamle, effektiviserings tiltak i Kanalkryssene og ny veg forbi eller eventuelt under Teie.

Sentralåren under sentrum er kostnadsregnet til 225 mill. kr., mens den totale "vegpakken" vil beløpe seg til ca. 485 mill. kr. Dette utgjør noe over halvparten av de totale kostnadene knyttet til gjennomføringen av transportplanen.

Planen er tenkt delfinansiert gjennom bompenger og statlige bevilgninger. Det foreslås 5 kr i bompenger for å

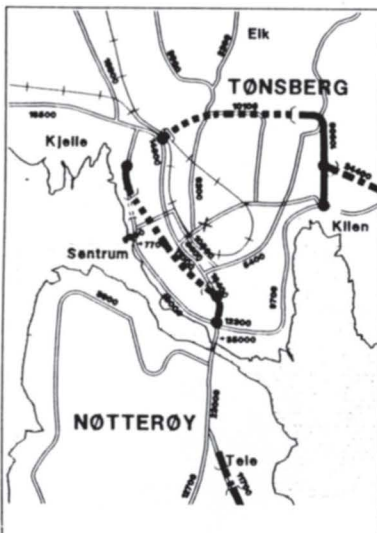
passere Kanalbrua på riksveg 308 og Presterød på riksveg 311. Man tar dessuten sikte på å få statlige tilskudd i samme størrelsesorden som midlene som tas inn i bomavgifter. Bominntektene vil forøvrig etter forslaget også gå til tiltak knyttet til kollektivtransport, miljø- og trafikksikkerhetstiltak og sykkelvegnett.

Å fjerne gjennomgangstrafikken fra sentrum er en forutsetning for at man skal få til en miljømessig opprustning av byen. Dette er imidlertid ikke tilstrekkelig. Den sentrumsrettede arbeidsreisetrafikken må begrenses gjennom parkeringsrestriksjoner og økt satsing på kollektive transportmidler. Den framtidige arealdisponering



*Transportplan-brosjyren er distribuert til husstander i Tønsberg og Nøtterøy som ilegg i Tønsbergs Blad.*





Foreslått hovedvegnett med Ådt-tall for 2005.

ringen i Tønsberg-området er også viktig for trafikkutviklingen. Transportplanen legger opp til at utbyggingen av boliger og næringsbygg i framtida må skje nærmere sentrum enn hittil. Dette vil redusere transportbehovet, og den økte konsentrasjonen vil gjøre det enklere å legge opp kollektivtransporten effektivt.

Konsentrasjonen av nybyggingen innenfor fire-fem kilometer fra bykjernen er kanskje det mest drastiske forslaget i Transportplanen. Følges forslaget opp vil dette kunne medføre nedbygging av jordbruksarealer og andre ubebygde områder innenfor dagens tettbygde strøk. Folk må bo tettere, og det vil nødvendigvis måtte bli færre "grønne lunger" i de sentrale boligstrøkene.

Planen legger ellers opp til at gang- og sykkelvegnettet skal binde hele Tønsberg og Nøtterøy sammen. Man har beregnet at det vil være mulig å få til en dobling av av sykkelbruken på denne måten. Man legger også opp til at gatenettet og kjørefarten i sentrum skal tilpasses bebyggelsen og miljøet forøvrig. Det er også foreslått fasadeutbedringer og skjerming langs de mest trafikkerte vegene.

Transportplanen er lagt fram i form av en anbefaling til politiske myndigheter i Tønsberg og Nøtterøy. Også fylkeskommunen vil få saken til behandling, bl.a fordi kollektivtrafikken sorterer under her. Vegprosjekter og bruk av bompenger må behandles av statlige myndigheter.

# Nils Gunnar Aas og Trond Søgård best i presisjonskjøring



Vårt lokale mesterskap i presisjonskjøring ble avviklet på Ås 6. juni. De to beste i hver klasse pluss en høvelfører vil delta i NM i Skien.

**Det lokale mesterskapet i presisjonskjøring fant sted torsdag 6. juni på Ås vegsentral. Deltakerantallet denne gang var svært bra, men enda noen flere kunne gjerne vært med.**

## Kåre Holtung

Torsdag 6. juni 1991 kjørte vi vårt årlige mesterskap i presisjonskjøring med lastebiler. Det kan se ut som vi har funnet en nøktern og grei form på vårt lokale mesterskap, en "åpen dag" på vegsentralen hvor deltakerne kan komme innom og kjøre gjennom konkurransen, for så å dra tilbake til sine daglige gjøremål.

I hvertfall er deltakerantallet svært bra når vi sammenlikner oss med andre fylker. Over 20 personer benyttet anledningen til å teste sine kjøreferdigheter og teoretiske trafikkunnskaper.

Enda noen flere kunne tenke seg å vært med dersom de kunne fått avløsning fra presserende arbeidsoppdrag. Seinere bør vi nok legge forholdene bedre tilrette slik at alle som ønsker skal få anledning til å delta.

Samtlige deltakere ble premiert, men disse dro av gårde med de gjeveste trofeene:

Stor lastebil (510):

1. premie: Nils Gunnar Aas
2. premie: Per Olav Wierød
3. premie: Johnny Krokeborg

Liten lastebil (512):

1. premie: Trond Søgård
2. premie: Tore Berntzen
3. premie: Stein Erik Brekke

De to beste i hver klasse pluss en høvelfører vil delta i Norgesmesterskapet i Skien 30. august. Vi ønsker dem lykke til!



# 69 fra vedlikeholdet på publikumskurs

I mai/juni i år arrangerte vedlikeholdsavdelingen 5 kurs over to dager i forvaltning og publikumsbehandling for ansatte i utedriften. Kurset ble holdt på Ås vegstasjon. Ialt var det påmeldt 82 personer, men kun 69 fant det formålstjenlig å møte opp. 93 var innbudt til å komme.

## Audun Nordbotten

Kurset inngår som ett i en serie på 5 kurs som er utarbeidet av Vegdirektoratet i samarbeid med tjenestemannsorganisasjonene.

De enkelte delkurs er:

- 1 Forvaltning - publikum
  - 2 Møter - samarbeid
  - 3 Vedlikeholdsstandard
  - 4 Målstyring i praksis - økonomi
  - 5 Trafikkrettet vedlikehold
- Kurs nr. 3 og 5 er tidligere gjennomgått sammen med deler av de ansatte i utedriften.

Kursleder var Audun Nordbotten som i tillegg til den praktiske delen la frem endel statistiske data og belyste vegvesenet som en service-etat med utadrettet virksomhet. Vår store kontaktflate mot trafikkanter og naboer ble belyst. Holdninger til natur og miljøspørsmål var det også plass til.

Erik Thomassen kom inn på hvordan vi behandler publikum og hvilke signaler, informasjon ol. som passeren mellom individer og grupper ved direkte samtaler eller via aviser, brosjyrer, tv, nv. Hva oppfatter andre av det budskapet som sendes ut og hvordan kan vi finne ut hvordan andre ser på oss. Videre var det diskusjon om

nyhetstyngde i forhold til informasjonskildenes avstand og om hva offentlige medier ønsket å få fra oss og hvilke form vi burde velge ved utsendelse. Det ble tatt som positivt at den enkelte i vår etat kan uttale seg innenfor sitt arbeidsområde når det kommer forespørslers fra massemediene eller andre.

Lover og retningslinjer halte Yngvar Pedersen fram fra sin store røde lov-bok. Han var innoem de viktigste lover og forskrifter vi har befatning med i vårt arbeide. Lovverkets praktiske anvendelse hadde han felt ned på fargerike transparenter som han påsto var utført i konkurranse med Edvard Munch. Denne presentasjonsform av lovverk med eksempler fra vår hverdag slo godt an og var lettfattelig.

Odd Arntzen, Harald Inderøy og Jo-stein Birkeland så på forholdet mellom vegtjenestemannen og publikum. Vi er den grunneier som har flest naboer og vår holdning og væremåte i nærkontakt med disse er av avgjørende betydning for hvordan vi blir oppfattet. Eksempler på hvordan våre gamle synder sitter igjen ble vist. Mulighetene for å oppnå høy grad av re-

spekt og troverdighet ble diskutert. Mottoet her kan sies å være: Diskuter, bli enig, hold det enigheten omfatter.

Kurs holdt i nærmiljøet har sine ulemper og vi ble ofte avbrutt av forespørslers til kursdeltagerne via besøk, calling eller telefon. Koordineringen fra vedlikeholdsområdene var også noe mangelfull idet det var store utskiftninger av navn på de forskjellige kurs. Det var også alt for mange som på deler av kursdagen hadde innlagt avtaler eller gjøremål som varte over flere timer.

Under diskusjonen ved kursavslutning kom det frem massiv kritikk mot tidspunktet for kursene. Dette virker noe pussig idet områdene selv hadde klarert dette. En del hevdet at avstanden mellom innedrift og utedrift var økende og nevnte spesielt sentralisering rundt vegstasjonene og bortfall av distriktsleder som uheldig. Uheldig koordinering mellom vaktentralen på Ås (helgetrafikkdirigering E-18) og enfeltlig lysregulert Rv. 8 skapte store unødige køer på Rv.8. Spørsmål: Vet ikke den ene hva den andre gjør?



Vedlikeholdet har skolert storparten av sine tjenestemenn i publikumsbehandling.





# Biltilsynet Tønsberg

Biltilsynsstasjonen i Tønsberg ligger på Ås i Sem, som nabo til Vegsenstralen. Bygget var nytt i 1989 og ble tatt i bruk 20. juni. Nybygget representerte en formidabel forbedring for kunder og ansatte både på kontorsiden og kontrolliden.

De som husker fra "gamle dager" kan kanskje erindre at Statens Bilsakkyndige i Tønsberg holdt til i Ollebukta i en liten brakke. (Der hvor Engbo er i dag). I 1962 ble det flytting til Kilen i datidens mest moderne bygg for Bilsakkyndige. Disse etterhvert "utgamle" og uhensiktsmessige lokaler ble så byttet med igjen det mest moderne biltilsynsbygg i landet. (Planleggingen begynte imidlertid så tidlig som i 1975).

Stasjonen betjener et omland på ca. 70000 innbyggere. Etterspørselen etter tjenester er fortsatt svakt økende, noe som tyder på at publikum velger å få utført tjenester annerledes enn bosettingsmønsteret og gamle distriktsinndelinger skulle tilsi.

Stasjonen er organisert med tre seksjoner:

**Trafikkseksjonen** har hovedoppgavene på førerprøver og tilsyn med kjøreskoler m.m. I 1990 ble det avviklet noe over 2100 førerprøver i alle klasser, og brukt ca. 30 dagsverk til tilsyn med kjøreskoler. Tilsyn og samarbeid med kjøreskolene er en vesentlig funksjon som ytterligere må styrkes, da det er gjennom disse vi best kan påvirke de nye vognførerne.

**Kjøretøyseksjonen** har hovedoppgavene på kontroll av alle typer kjøretøyer både i kontrollhall og ute på vegene. Tønsbergstasjonen har det beste utstyret for kontroll av tunge kjøretøyer, og hovedtyngden av den periodiske tungbilkontrollen er lagt hit. I 1990 ble det utført ca. 1700 tunge kontroller, ca. 2300 "lette" kontroller og ca. 3000 utekontroller og ca. 2400 etterkontroller. Det ble "bare" brukt 8 dagsverk på tilsyn med bilverksteder. Vi har i år gått inn på et samarbeid med bilverkstedene om "eierskiftekontroller", noe som vil kreve en "tettere" oppfølging fra vår side. Resultatene vil vi ha igjen ved en høyere standard på bruktsatte biler, uten at vårt kontrollomfang bør økes nevneverdig.

**Kontorseksjonen** har hovedoppgavene knyttet til registrering av kjøretøyer, utstedelse av førerkort og informasjon i forbindelse med disse oppgavene. I 1990 ble det registrert ca. 12200 nye og brukte kjøretøyer, og utstedt ca. 5400 førerkort. Satsingen på bruk av EDB som verktøy i arbeidet her har gitt gode effektiviseringsgevinster og ikke minst bidradd til å holde ventetiden for publikumstenestene nede. Ytterligere forenkling gjennom videreutvikling av EDB-verktøyet står på trappene.

De aller fleste av biltilsynets oppgaver foregår i en tett kontakt med publikum og dermed med et stadig krav til effektiv og kundesvennlig behandling. Vi ser et økende behov hos publikum på informasjon om saker som angår deres forhold som eier av kjøretøy og innehaber av førerkort. Ved de tre seksjonene ble det i 1990 brukt ca. 470 dagsverk på informasjon/veiledning.

Thorleif Holm-Olsen





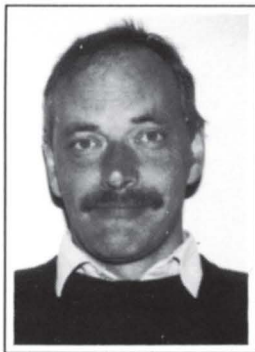
Anton Asbjørnrød



Rolf J. Mathiesen



Thorleif Holm-Olsen



Arne Olav Dehli



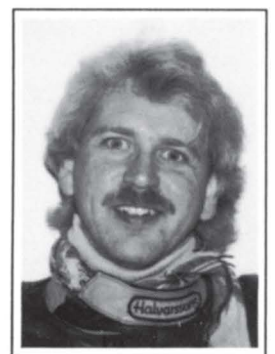
Heidi Lier



Sidsel Berg



Grete Andreassen



Tormod Schau

# Biltilsynet





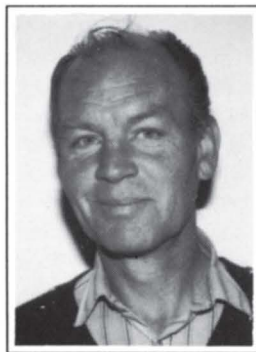
Laila Skretteberg



Bjørn Christensen



Tore Søyland



Finn Ellefsen



Jo Mathisen



Jarle Vartdal

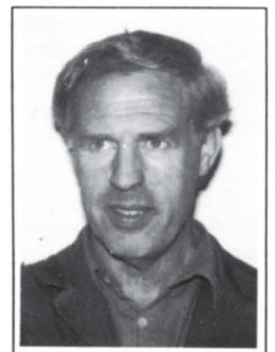
# Tønsberg



Marianne Müller



Leif Johan Larsen



Kjell Helgeland



**Anton Asbjørnrød**, 59 år, avdelingsingeniør og bor i Horten. Han begynte ved biltilsynet på Gjøvik i 1955 som midlertidig teknisk sommerhjelp, dette fortsatte han med sommer som vinter i 4 år inntil han ble fast ansatt ved biltilsynet i Arendal. Etter 17 år på det blide Sørlandet kom han til sitt "hjemfylke" i 1976, Anton er nemlig Sandefjordsgutt. I Vestfold har han jobbet ved biltilsynet i Horten, vegkontoret og nå biltilsynet i Tønsberg, hvor han nå arbeider med kjøretøykontroll med tunge kjøretøy som sitt speciale. Han har også en del saksbehandling og ansvar for beregning og innkreving av overlastgebyr i Vestfold. Når Anton ikke stiller med biler tilbringer han tiden ombord i sin seilbåt og på hytta i strandkanten ved Tromøysundet i Arendal.

**Rolf J. Mathiesen**, 57 år, inspektør. Rolf kom til biltilsynet i 1976. Han er ansatt ved teknisk avdeling hvor han driver med kontroll og godkjenning av alle typer kjøretøy, fra moped til vogntog. Rolf er utdannet bilmekaniker med fagbrev og har lang erfaring i yrket. Han har hatt eget verksted med bensinstasjon i flere år, og er godkjent som teknisk leder av bilverksted. Rolf liker fagforeningsarbeid og har i flere år vært medlem av sentralstyret i sitt forbund og har vært tillitsmann i fylket. Han har også deltatt i flere utredningsarbeider innen vår etat, senest som de ansatte representant i BTV 2003-gruppen. Båt og sjøliv er Rolfs store fritidsinteresse, og han mener at båten er den beste form for rekreasjon langt vekk fra telefoner og dørklokker. Han og kona er stadig å se på sjøen i sommersesongen, både Sørlandskysten og Svenskekysten er aktuelle feriemål.

**Thorleif Holm-Olsen**, 46 år, stasjonssjef. Thorleif er fra Søndre Slagen i tidligere Sem kommune, og kan ikke tenke seg å bo noen andre steder. Han har tilbrakt hele sitt yrkesaktive liv i Tønsbergområdet. Han er utdannet som bilmekaniker og ingeniør med senere tillegg i personaladministrasjon og pedagogikk. Han begynte ved biltilsynet i Tønsberg i 1966 og har vært her siden, bortsett fra ett års avbrekk som avdelingsingeniør ved maskinavdelingen i 1975. Han ble stasjonssjef i 1977. Fritiden går med til forskjellig foreningsaktivitet. For noen år siden våknet interessen for å spille i korps igjen, nå i Husvik Skoles foreldreorkester. Om sommeren hører også Thorleif til båtfolket, både med motor og som "gemytlig" konkurranse-seiler.

**Laila Skretteberg**, 47 år, kontorfullmektig. Laila jobber med registrering av kjøretøy, sentralbord, salgsmeldinger og man-

gellapper. Hun begynte på biltilsynet i januar 1986 i halv stilling. I 60-åra hadde hun i to perioder samme jobben. I mellomtiden har hun hatt full jobb med å holde orden på mann og barn. Laila liker å strikke, sy og veve, ellers leser hun en god del og er glad i trim og friluftsliv. Trimmen har ført til idrettsmerket flere ganger.

**Bjørn Christensen**, 29 år, ingeniør. Han jobber med kontroll av alle typer kjøretøy og kjører førerprøver på personbil og buss/lastebil. Bjørn var sommervikar på kontorseksjonen fra 1983 til 1986 mens han gikk på ingeniørhøgskolen. Deretter jobbet han ett år med tegning og konstruksjon hos Hærens Forsyningskommando før han kom tilbake til biltilsynet, denne gang som ingeniør. Om fritidssystemene sine bruker Bjørn ett ord: Sportsinteressert. Under fotball-VM opplevde vi stadig frustrerte utbrudd fra Bjørn over at så få var interessert i å diskutere de siste kampene.

**Tore Søyland**, 36 år, seksjonsleder kontor. Tore har ansvar for kontorseksjonen, dessuten oppgaver som dekker hele stasjonen f.eks. regnskap. Han jobber også med publikumsekspedisjon. I det siste har Tore vært med i BTV 2003-gruppen. Tore har arbeidet som lærer i barneskolen og som selger av hus før han for tre år siden begynte i biltilsynet. Sang- og musikkinteressen er for øyeblikket mest til husbruk. Arbeid med Vellaget i verdensnavle (Rakkevik i Stokke??) og pusling rundt det nybygde huset tar endel tid. Den største fritidssysselen er for øyeblikket høres ut til å være forberedelsene til å bli pappa, bare noen måneder igjen.

**Arne Olav Dehli**, 41 år, seksjonsleder trafikk. Arne sørger for at resten av trafikkseksjonen har nok å gjøre slik at han kan stenge seg inne på kontoret sitt. Der har han alltid en pen bunke med søknader, rundskriv og regelforslag som han må gjennom, hvis han ikke er på tilsyn/veiledning hos en trafikkskole eller på et møte. Han kjører også en del førerprøver. Arne har hatt denne jobben siden november 1985. Han kommer opprinnelig fra indre Østfold, og har etter han flyttet hit blitt fullstendig bitt av båtbasillen, men det må være med seil. Resten av stasjonen har gitt opp å følge med når han, Anton og Finn diskuterer seilføring. Arne er stolt over sin holdning til nikotin, han sluttet å røyke i desember 1985 og er nå nede i en pakke TOY om dagen.

**Heidi Lier**, 37 år, fullmektig og EDB-driftsansvarlig. Heidi jobber mest i forreste linje, i skranken både på kjøretøy og førerkort. Informasjon til publikum er viktig

på begge plasser, ellers har hun vært innom de fleste arbeidsoppgavene på kontoret. Ansvaret for EDB-anlegget på stasjonen tar også en del tid. Hver fjerde uke er Heidi på vegkontoret som driftsansvarlig for EDB-maskinen der. De siste månedene har vi sett lite til Heidi fordi hun er med i prosjektgruppen for organisasjonsutvikling på vegkontoret etter Bjørvigrapporten. Hun har jobbet i biltilsynet siden 1982, før det var hun i bank i Oslo. Mellom disse jobbene var hun 6 måneder til sjøs. Mye av fritiden brukes til aktiviteter i forbindelse med datterens medlemskap i skolekorps. Mannens korpsaktivitet fører også til noe å gjøre for Heidi. Vervet som nestleder i ELF Vestfold og medlem i tilsetningsrådet tar også mye tid.

**Finn Ellefsen** begynte i november 1961 på Tønsberg politikammer, bilavdelingen, med bilregistrering, førerkort og båttregistrering. Han ble med på flyttelasset til bilsakkyndige på Kilen i februar 1962 til nybygget stasjon. Han har vært innom de aller fleste oppgaver som har med registrering av kjøretøy. I fire år fra 1967 hadde Finn et avbrekk i bilregistreringene og jobbet som guldsmedarbeider. Seiling og båtliv kombinert med fisking er Finns største fritidsinteresse. Han har også greid å skaffe seg et eldre hus ved vannet, de som har vært borti gamle hus vet hva det betyr av tid.

**Jo Mathiesen**, 34 år, seksjonsleder kjøretøy. Ved siden av å kontrollere kjøretøy har Jo oppgaver som å kontrollere verksteder, ta seg av saksbehandlingen som hører til kjøretøyseksjonen og å planlegge driften av seksjonen. Jo har skaffet seg en god rutine i å demontere trimmede mopeder som vi plukker opp på egne kontroller eller får tilsendt av politiet. Han har jobbet i biltilsynet siden 1981, først en periode på Kongsvinger, før ønsket om å komme hjem til Nøtterøy ble for sterkt. Selv på fritiden klarer ikke Jo å la den norske bilparken være i fred, den store interessen er å restaurere gamle biler.

**Jarle Vartdal**, 42 år, førstesekretær. Jarle har plassen sin i skranken hvor han tar i mot henvendelser fra publikum. Han arbeider mye med omregistreringer og oppfølging av forsikringer, dessuten har han spesielt ansvar for behandling av innleverte skilt. Jarle har jobbet i biltilsynet siden 1972, tidligere hadde han jobbet ett og et halvt år på Reperbanen før han tok noen års videre utdanning. Jarle er interessert i sport, særlig følger han med på det som skjer innen fotball og håndball.



**Grete Andreassen**, 45 år, kontorfullmektig. Hun arbeider vesentlig med førerkort-saker og ikke minst kontakt med trafikk-skolene, da særlig timebestilling til førerprøver. Grete har jobbet her siden 1982, hun har tidligere vært lærervikar i barne-skolen i fem år. Rett før hun begynte i biltilsynet arbeidet hun en kort periode i barnehage. Hus og familie har også tatt sin del av tiden. Ellers har Grete hund som trenger stell og gjerne vil ha sine luftturer. Om sommeren er familien ofte på vannet i båt.

**Tormod Schau**, 29 år, ingeniør. Tormod har arbeidet ved biltilsynet siden 1985, først noen måneder i Larvik og siden i Tønsberg. Mesteparten av tiden går med til å kjøre førerprøver, på bil og motorsykel. Det blir også noen dager i kontrollhallen med bilkontroll. Tormod er aktiv i styret på en lokal motorklubb og får derfor liten tid til å restaurere sine egne gamle biler. Han er ikke fotballinteressert, unn-taket er når Norge slår England eller Italia. Motorsport er ting som faller mere i smak. Han ha vært to ganger i England med egen bil på biltreff.

**Marianne Tuft Muller**, 47 år, førstesekretær. Hun er født og oppvokst på gård i Søndre Slagen, hvor hun har tilbragt det meste av sitt liv, med unntak av 2 år i Danmark som nygift. Marianne jobber med salgsmeldinger, sentralbord og registrering og synes hun har vært i etaten i hele sitt liv. Ble ansatt første gang som 19 åring, men var bort fra etaten i 6 år da barna var små. Hun jobber nå 80% stilling og trives med det. Marianne er odelsjente og har overtatt gården etter sin bestefar og prøver å føre tradisjonene videre. Mesteparten av tiden går med der, samt ridehestene på stallen. Mosjonerer egen hest hver dag, og kan ikke være det foruten. Liker seg også godt på en holme i fjorden en varm sommerdag.

**Sidsel Berg**, 49 år. Sidsel har arbeidet med bilregistrering og lignende saker siden 1962, ved politiet og biltilsynet på Kongsvinger til 1965, og siden det i Tønsberg. Fra 1960 til 1962 var hun lærervikar. Hun har vært innom mange oppgaver på kontorseksjonen, en lengre periode med innkalling av kjøretøy til kontroll og oppfølging av mangellapper. For tiden har hun vært mye i førerkortsranken.

**Leif Johan Larsen**, 64 år, førstesekretær. Han kom til Tønsberg april 1968 fra Narvik. Fra Narvik har han kontorbakgrunn på 8 - 10 år. Leif Johan har også drevet en del år som yrkesmusiker - trekkspill. Da han begynte i biltilsynet drev han med stort sett alt mulig, nå blir det mest arbeid

# For få med tilstandsrapport

**1.3 startet vi med obligatorisk kontroll i forbindelse med eierskifte av person- og varebiler. Denne ordningen omfatter biler som er fem år og eldre og ikke godkjente de siste 12 måneder. Før vi startet ordningen hadde vi kurs for personene på de verkstedene/testestasjonene som ønsket å være med på ordningen. vi har hatt 11 kurs og 177 personer på disse. Pr. dato er det 54 verksteder/testestasjoner som er godkjente for å delta i eierskiftekontrollordningen i Vestfold.**

## Jørn Hæhre

Ordningen har skapt noe merarbeid for kontorseksjonen, og andelen kjøretøy som skal innkalles er høyere enn antatt. Ellers er erfaringene fra stasjonene positive og det har vært lite negative reaksjoner fra publikum.

I perioden 1.3 - 31.5 var det 1908 kjøretøy i Vestfold som fikk innkalling til kontroll i forbindelse med omregistrering. Dette var kjøretøy som ikke var godkjent i løpet av siste 12 måne-

der eller det ble levert godkjent tilstandsrapport på ved omregistreringen. Dette er fordelt med 456 i Horten, 579 i Tønsberg og 873 i Larvik. Vi har mottatt 865 tilstandsrapporter fra verkstedene/testestasjonene, og det er 600 som har vist bilen hos biltilsynet. Horten har 67 % tilstandsrapporter, Tønsberg 64 % og Larvik 50 %.

der eller det ble levert godkjent tilstandsrapport på ved omregistreringen. Dette er fordelt med 456 i Horten, 579 i Tønsberg og 873 i Larvik. Vi har mottatt 865 tilstandsrapporter fra verkstedene/testestasjonene, og det er 600 som har vist bilen hos biltilsynet. Horten har 67 % tilstandsrapporter, Tønsberg 64 % og Larvik 50 %.

Prosentvis er det en stor andel som velger tilstandsrapport, men antallet kunne vært høyere. Det blir for mange kontroller igjen til Biltilsynet, noe som går utover måltall og kapasitet. Flesteparten av de mottatte tilstandsrapportene er på verkstedenes egne bruktbiler, og det er ønskelig om de kunne ta en større del av kontrollene av de private eierskiftene. Tallene for mars viser at kontrollene ved biltilsynet lå lavt. Dette skyldes at det allerede var fylt opp med andre kontroller, slik at det etterhvert vil bli en utjevning i fordelingen, noe som også statistikken for mai viser.

Det er ønskelig at flere private bruktbilkjøpere krever en tilstandsrapport på bilen før kjøp. Det har vist seg i andre fylker hvor denne ordningen har vært i drift en tid at klagesaker på bruktbil kjøp har gått betraktelig ned.

med førerkort. Han liker å holde seg i form og dyrker fremdeles sin musikk til hobbybruk.

**Kjell Helgeland**, 49 år, inspektør. Kjell jobber hos oss tre dager i uka, de to andre er han på vegsentralens verksted. Han arbeider vesentlig med kontroll av tunge kjøretøy. Etter han tok fagbrevet som bilmekaniker kjørte Kjell tungtransport i flere år. Siden har han arbeidet på bilverksted, de siste ti årene som verkmester. Kjell er også fristet av båtlivet som så mange andre her på stasjonen.

**Petter Samuelsen**, 60 år, driftsbetjent. Offisielt hører ikke Petter til biltilsynet, men vaktmesteren hører med til miljøet vårt, så vi tar han med allikevel. Jobben hans er å passe på at hus og veggfast utstyr er i orden, det samme gjelder den store gårdsplassen. Petter er utdannet sjømaskinist, før han kom hit i 1989 jobbet han 10 år i tilsvarende jobb på Lillehammer Fylkessykehus. Får å holde seg i form og få noen turer i naturen driver Petter med turorientering..



# Gratulere med fagbrev!

**20 vegtjenestemenn kunne 26. juni feire bestått fagprøve i bygg/anleggs-faget. Håkon Olsen fra Yrkesopplæringsnemnda overrakte fagbrevene under en tilstelning på Flykafeen. Etter arrangementet her, dro de nye fagarbeiderne på befaring til en del prosjekter på riksveg 36 i Porsgrunnsområdet.**

## Erik Thomassen

Ivar Wulff ønsket velkommen og gratulerte med fagbrevene. Han understreket det positive i at alle hadde bestått med god margin og sa at han så på kurstilbudet som en investering fra etatens side. Han var overbevist om at økt kompetanse på grunnplanet ville gi positive utslag for etaten i form av økt effektivitet og kvalitet. Også Tore Kaurin understreket dette i sin hilsen fra ledelsen. Han pekte på at vi nå er i en oppbyggingsperiode foran storsatsingen i nordfylket og på Horten - Borre - prosjektet, noe som i neste vegplanperiode ville gjøre Vestfold til anleggsfylke nummer tre eller fire i landet. Også i vedlikeholdet vil utviklingen framover gjøre at all fagkunnskap kan komme godt med. Kaurin sa også at han var glad for at man hadde kunnet gi dette tilbudet til "NAF-gruppen". Tidligere er det stort sett ingeniørene og oppsynet som har nytt godt av de store opplæringstiltakene.

Kurset er gjennomført etter paragraf 20 i yrkesopplæringsloven, d.v.s at ansatte med en viss yrkespraksis kan få fagbrev uten å gjennomgå læretid. Prøven består av en praktisk og en teoretisk del. Kurset som begynte i fjor høst, har gått over 160 timer. Flere av de som hadde ordet understreket

at kurset hadde hatt en trang fødsel og hovedtillitsmann Hans Thv. Kittelsen og Anne Hov ble berømmet for iherdig arbeid over lang tid for å få tiltaket i gang. Kåre Aasestad takket dem på vegne av kursdeltakerne for innsatsen og overrakte gaver. - Vi hadde mannskap som gjerne ville av gårde, men manglet både skip og skipper, sa Kittelsen blant annet, og delte gjerne noe av æren med "ja-mennesker" som Anne Hov og Ivar Wulff. - Og en halv stjerne også til Tore Kaurin som strødde den nødvendige sand på prosjektet, la han til.

Hovedtyngden av undervisningen på kurset har vært ivaretatt av Kåre Kvilekval. Kittelsen nevnte også hans innsats i sin tale. - La meg si det rett ut, sa han bl.a., du er flink til å lære fra deg! Kvilekval sa at han aldri hadde vært i tvil om at det kom til å bli gode resultater av kurset med den innstillingen

kursdeltakerne la for dagen. Likevel var han smånervøs da han reiste hjem etter eksamensdagen. Hadde han feilberegnet arbeidsmengden på eksamensoppgavene? Hadde kandidatene fått for dårlig tid? Resultatene viste at han hadde lite å frykte. Alle hadde bestått med god margin.

De 20 som nå kan henge fagbrevet i glass og ramme er: Per Olav Wierød, Jan Sigurd Torp, Øyvind Røed, Harald Bøvre, Trond Bårnes, Per Dag Nordkvelle, Jan Eriksen, Gunnar Arnesen, Hans Kr. Olsrød, Øyvind Myhre, Arne Johansen, Svein Anders Nordkvelle, Ole Gunnar Lyngdal, Thore Bøhler, Kåre Aasestad, Jan Syvert Bråthen, Trond Dag Karlsen, Allan Kristiansen, Alf Åsberg og Trond Owe Bergstrøm. Dessuten besto Grethe Mehammer den teoretiske delen av prøven. Hun har imidlertid ikke lang nok praksis til å kunne gå opp til den praktiske delen.



Nybakte fagfolk. Samlet på trappa til Flykafeen etter utdelingen av fagbrevene.





*Pensjonistene på Villa Fridheim. Årets tradisjonelle pensjonisttur gikk til eventyrslottet ved Krøderen.*

# Med pensjonistene til "Kråkeslottet"

**Pensjonistturen denne gangen gikk til Villa Fridheim ved Krøderen. Turen som var lagt opp dette året var lang, men det så ikke ut til at noen syntes at det var for langt. Det ble en fin tur med variert program som velferdskomiteen hadde lagt opp.**

**Jorun Sætre Bringaker**

Tradisjonen tro ble det også i år arrangert pensjonisttur. Torsdag 6.juni var dagen og det hadde meldt seg på 57 pensjonister, hvor 10 var ektefeller. Til sammen med gjester og medlemmer i velferdskomiteen var det ialt 64 personer med.

Bussen kjørte fra Sande, innom Ås og ned til Vervingen før den kjørte i retning Brufoss der det ble servert frokost. Av praten rundt bordene å dømme, tydet det på en trivelig tur allerede så tidlig. Dessverre måtte Johan Lepperød tilbake til vegkontoret etter frokosten.

Turen videre gikk til Krøderen. Der besøkte vi et prektiv byggverk fra 1890 årene, nemlig Villa Fridheim. Denne bygningen er et eventyrslott og en av landets høyeste trebygninger. Huset er bygget i nasjonalromtansk stil og i detaljering og arkitektonisk holdning finner vi elementer fra sagatid og middelalder. Det er vanskelig å beskrive et slikt byggverk, det må sees. Alle som var med på turen ble imponerte og nesten alle var nysgjerrige på hva som skjulte seg inne i huset. Nesten alle gikk alle trappene opp i tårnet for å se på

utsikten over Krøderen. Huset inneholdt også noen utstillinger, den ene var av Arve Tollan fra Nøtterøy som stilte ut naturbilder i ull og en annen var av Marit Slåttsveen Berg som hadde malt troll på trefat. Det var også en interessant utstilling av klær: "Fra Folkedrakt til Olabukse". Det var også en eventyrskog, eventyrbilder, eventyrfilm osv. Om denne bygning er det ikke annet å si at den var aldeles praktfull.

Etter besøket på Villa Fridheim gikk turen videre til Sundøya Fjordrestaurant hvor det ble servert nydelig middag. Middagen var siste post på programmet og da gikk turen om Lier og Drammen før vi etterhvert var hjemme. Velferdskomiteen hadde gjort en bra jobb i valg av reisested og opplegg av turen. Det er alltid hyggelig å være sammen med pensjonistene - så takk for en flott tur til alle sammen!



# Over i pensjonistenes rekker

Torsdag 20. juni 1991 var det igjen dekket til middag på Fossekroa for de som går over i pensjonistenes rekker. Annlaug Wold hadde også dette året stått for arrangementet og det ble atter en gang en minnerik dag.

## Jorun Sætre Bringaker

Årets pensjonister var innbudt til avslutning på Fossekroa torsdag 20. juni. Der ble det servert middag og kaffe med eplekake og som vanlig var det Annlaug Wold som stod for denne hyggelige og så viktige sammenkomsten.

Dette året er det fem fra "utedriften" som går over i pensjonistenes rekker. Fra maskinavdelingen er det to og det er Hans Kr. Eriksen og Einar Flaatten. Fra anlegget er det Magnus Solum, fra vedlikeholdet Einar Kristiansen og fra vedlikeholdet, skiltseksjonen er det Ørnulf A. Johannessen. Dessverre var Einar Kristiansen og Ørnulf A. Johannessen forhindret fra å komme.

Annlaug Wold ønsket alle velkommen til bords og Johan Lepperød snakket litt generelt om aktuelle ting som skjer innen etaten og nevnte bl.a. at avstanden mellom de som jobber inne og de som jobber ute i løpet av de siste årene er blitt mye mindre. Lepperød la til at han synes dette er helt riktig.

Til stede fra anleggsavdelingen var Einar Lunde som kjenner godt til Magnus Solum. I sin tale til Solum kom han inn på sprengning, klatring i Holmestrandfjellet osv. som bl.a. har vært Solums arbeid i løpet av de 34 åra han har vært i Statens vegvesen. Sommervik var også til stede og hadde med hilsninger fra gjengen på Sande vegstasjon som ga Magnus Solum en vedklyver som avskjeds-presang. Han er nemlig glad i å ferdes i skogen.



*Nybakte pensjonister. Fra venstre Hans Kr. Eriksen, fru Flaatten, Einar Flaatten og Magnus Solum.*

Fra maskinavdelingen var det Ove Jensen som hadde det ærefulle oppdraget å takke Hans Kr. Eriksen og Einar Flaatten for godt samarbeid i årene som har gått og ønske lykke til videre i pensjonisttiden.

Flaatten har jobbet som snekker ved maskinsentralen. - Et ord som bør nevnes i forbindelse med Flaattens arbeid er - kvalitet -, sa Jensen og la til at det fremdeles burde være en snekker på Ås.

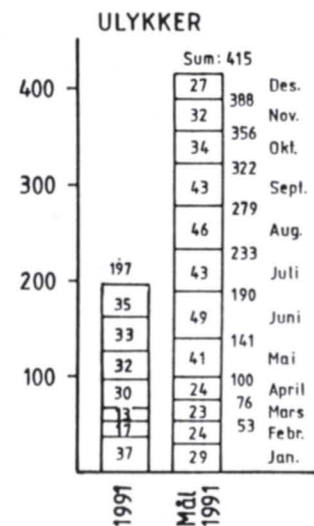
I sin tale til Hans Kr. Eriksen kom det fram endel morsomme historier. Han var ikke "snau" den godeste Eriksen. Hans festlige ord og uttrykk på sine arbeidskolleger var et kjennemerke og Jensen innrømmer at de savner disse morsomme bemerkningene på verkstedet.

Til slutt leste Annlaug Wold et dikt og takket hjertelig for at de kom og ønsket dem velkommen til pensjonistforeningen.

Vestfolder'n benytter også anledningen til å takke for en hyggelig prat og ønsker alle fem lykke til som pensjonister!

## Få ulykker også i sommer

Den positive ulykkesutviklingen på Vestfold-vegene fortsetter. I juni skjedde det 33 ulykker og i juli 35 ulykker med personskaide. I årets sju første måneder har det skjedd 197 ulykker mot 262 på samme tid i fjor. Fortsetter utviklingen utover høsten vil målet om ikke over 415 ulykker kunne bli nådd med svært god margin.





## Regionalt kurs i personlig utvikling av kvinner

I våres arrangerte vi et kurs i personlig utvikling for jenter i Vegvesenet, sammen med Buskerud og Telemark. Det var ialt 18 deltakere. Det var tre kursdager i mars, og en i juni. I mellomperioden jobbet hver og en med handlingsplan for egenutvikling, og i tillegg hadde vi tre "arbeidslunsjer" i denne perioden hvor emnene fra kurset ble diskutert og videreført.

Vi var heldige og fikk Eline Wessmann som instruktør/ressursperson på kurset. Hun kommer fra et privat bedriftsrådgivningsfirma, men jobber nå i Vegdirektoratet. Hun var flink til å lede kurset framover, og til å hjelpe den enkelte og gruppen til å bli bevisst på en del ting. Til selv å sette ord på tanker og følelser og kanskje trekke noen konklusjoner.

Målet med kurset var å gjøre den enkelte mer bevisst på egne ressurser og verdier, og oppleve økt trygghet til å møte forandringer i tiden som kommer. Å se muligheter i stedet for begrensninger, var et sentralt innslag. Likeledes konflikt og konfliktløsning.

Å gjøre den enkelte bedre kjent med egne sterke og svake sider og gripe fatt i det en eventuelt ønsker å endre, ble det fokusert på. Hvilken virkning måten vi kommuniserer på har på oss selv og omgivelsene, var også et aktuelt tema.

Det er vanskelig å endre på andre. Det er først og fremst oss selv og egen tenke- og handlemåte vi må ta fatt i. Er det ting vi er misfornøyd med, så må vi selv ta ansvar for å gjøre noe med situasjonen.

En god rotfestet følelse av egenverd og selvfølelse er det svært mange av oss som ikke har. I hvert fall ikke alltid og i alle situasjoner. Noe kan opparbeides og trenes inn, selv hos oss voksne. "Det er von ialt eit hengjande snøre!".

Ved å bli mer bevisst egne og andres reaksjonsmåter og trene seg i å tenke positivt og konstruktivt og selv lære seg å ta ansvar, kan vi få til mer, enn om vi gir opp og sier at "det nytter

ikke, jeg har prøvd før". Vi blir mer forandringsdyktige og interesserte om vi har en større grad av egen trygghet. Dette er ting det går an å jobbe med, både på egen hånd og sammen med andre.

Tilbakemeldingen på siste kursdagen i juni tyder absolutt på at kurset har hatt sin virkning for svært mange. Jentene kunne fortelle om situasjoner de hadde kommet opp i som de syntes de hadde taklet bedre nå etter hoveddelen av kurset "fordi nå visste jeg at jeg selv må ta ansvar og initiativ, det er inne i meg de største begrensningene finnes".

Vi har fått henvendelser fra endel menn som også kunne tenke seg denne form for kurs. Og helt klart, selv menn vil ha nytte av denne treningsformen! Men foreløpig vil vi konsentrere oss om kvinnene, og håper på nytt kurs utpå vinteren.

Anne Hov

Hjertelig takk for gavene som ble overrakt meg på avslutningslaget den 20. juni 1991. Jeg takker for et hyggelig samvær og for all oppmerksomhet som ble vist meg. Min hustru sender takk for blomstene og for at hun fikk være med på sammenkomsten.

Samtidig vil jeg si at Ås vegstasjon har vært en god arbeidsplass, og jeg takker sjefer og kollegaer for godt samarbeid.

Hilsen Einar Flaatten

Hjertelig takk for oppmerksomheten ved min 70-års dag.

Johan Dehli

**Idrettsmerkeprøver 1991**  
 Velkommen til Tønsberg stadion  
 torsdag 22. august kl. 15.30  
 mandag 2. september kl. 15.30  
 tirsdag 10. september kl. 15.30  
 Hilsen VEGA/idrettsmerkeutvalget  
 Nils I Skjevik og Margrethe Jansen



# Vettløst i Vestfold?



*Bør fjernes? Skiltet som etaten har satt opp på Hemsengen hadde blitt fjernet umiddelbart om privatre hadde stått for det, mener Tore Jan Hansen på Ås vegstasjon.*

Langs E 18 gjennom Vestfold, ble det i mai måned plassert mange nye skilter med teksten "Hold avstand". Samtidig ble det på Hemsengene, nord for Tveiten trafo plassert et skilt med teksten "Hold køen", med undertekst "Veivett i Vestfold".

Jeg vil stille et spørsmål om ikke vegvesenet med dette skiltet har bidratt

til en langt større fare enn selve vegens linjeføring. Hvis en studerer bildet nøye, vil en se at bak skiltet er det en stor lastebil som en trafikant ikke vil observere før skiltet er passert.

Vegvesenet er daglig ute og fjerner "ulovlig skilt/reklame", med bl.a. begrunnelse at det hindrer sikten, og dermed er trafikkfarlig.

Dette skiltet hadde blitt fjernet øyeblikkelig, og eieren måtte selv etter en tid hente det på vegstasjonen, hvis det hadde vært et privat skilt.

Bidrar fagetaten Statens vegvesen til "Veivett i Vestfold" med dette??

**Tore Jan Hansen**

## G- (og Z-) på nytt i trafikken

**Tirsdag 11. juni 1991 var den store dagen for alle veteranbilentusiaster. Da ble det nemlig anledning til å utstyre alle kjøretøyer over 30 år med tidsriktige kjennemerker.**

**Jo Mathisen**

Det var ventet stor kø og mange henvendelser til biltilsynet tirsdag 11. juni 1991. Fra den dagen er det mulig å utstyre kjøretøyer som er over 30 år med tidsriktige kjennemerker. Registreringsnummeren kan bileieren selv velge, dersom det ikke allerede er tatt i bruk av en annen.

Det var tidlig om morgenen tilløp til kø ved biltilsynsstasjonene av ivrige entusiaster. Alle årstallnummerne ble raskt opptatt, slike som f. eks. A-1930. Muligheten for å utstyre bilen med bilens originale kjennemerker vil derimot nesten alltid være til stede.

På bildet sees en Chevrolet 1920 modell fotografert i tidsriktig miljø på Nøtterøy. De originale G-skiltene er på plass. G-

skiltene ble for øvrig i 1929 erstattet av Z-serien for Vestfolds vedkommende, for å unngå forveksling med C og O.



*G-skiltet Chevrolet 1920. Nå er det mulig å ta i bruk gamle skilt på veteranbiler*



# Vi sykler som aldri før!

Enten er vi blitt flinkere til å bruke sykkel til jobben, eller så er vi blitt mer miljø-PR-kåte. I allefall står det betraktelig flere navn på sykkel-listene i mai og juni i år enn tidligere år. På listene fra tidligere år har det gjerne versert 15-25 navn, varierende fra måned til måned. På årets liste for den landsomfattende "Sykle til jobben"-aksjonen har jeg notert 43 navn. Fra alle stasjonene i fylket. Alle har ikke syklet like ofte og like langt, naturlig nok, men dette må sies å være en lovende utvikling. Men er det bra nok???

## Sigmund Riis, Vegas sykkelgruppe

For å ha noen vurderingskriterier for dette temaet, kan vi f.eks. sette at for å kunne kalle det jevnlig sykling til jobb må du ha minst 5 sykkeldager i måneden (snill list?). Da er vi nede i 34 jobb-sykkeler i vegvesenet i mai/juni.

Jeg vil anta at uteenhetene er mer avhengig av bil enn vi inne på vegkontoret. Derfor stilles større forventninger til oss. Av vegkontorets rundt 100 ansatte var det i mai/juni 23 som hadde mer enn 5 sykkeldager i måneden. Hever vi lista til 10 dager pr. måned, er det fremdeles 16 som klarer kravet til betegnelsen "jobbsyklist". 16% sykler altså til jobben minst

annenhver dag. Det er kanskje ikke så verst?

Det er ikke alltid riktig og rettferdig å sammenligne, men hvorfor ikke se litt på forholdene i Sverige? Klimaet er godt sammenlignbart, og vi mener vel at vi stort sett er sprekere og mer sporty enn Kurt Olsson & co?

Tønsberg har nå til hensikt å kalle seg landets sykkelby. De byene i Sverige som satser på samme område, kan oppvise en sykkelandel på mellom 25 og 30% av totaltrafikken over døgnet (sommertrafikk). For Tønsbergområdet var den for september 1990 på 7%. I transportplanen for Tønsberg foreslås et langsiktig mål om 10 (!) % sykkelandel av totaltrafikken. Et langsiktig mål som ligger på en tredjedel av hva Västerås klarte for allerede 7 år siden! Late svensker??

Jeg håper jeg slipper å lese noe sted at transportplanen for Tønsberg innebærer en ambisiøs satsing på sykkelfronten.

I denne sammenheng har jeg lyst til å trekke fram en fersk rapport fra Teknologisk Institutt om bilens utnyttelse av drivstoffets totale energipotensiale. En gjennomsnittsbil klarer å utnytte 3 - tre - prosent av energien i en

liter bensin. Hele 97% går til spille på vegen fram til eksosrørets munning! Streifer en da tankene innom debatten om energibruk/drivstoffeffekt, vil sykkel stå i en totalt enestående posisjon som transportmiddel over realistiske avstander (inntil 10-15 km?)

Konklusjon: Belønning til syklistene!

Eksempel: Når jeg (nesten daglig) sykler over Kanalbrua, kunne jeg registrere meg f.eks. ved et kø-fribrikke-system. Ved passering minst 2 ganger pr. dag og minst 10 dager i måneden er jeg automatisk med i månedens lotteri med 50% vinner-sjansje (hovedgevinst Ferrari Ravioli).

Det er som sagt mange av de ovennevnte 43 vegvesner som har all grunn til å være tilfredse med sin sykkelbruk. Blant annet går det klart fram at biltilsynets ansatte slett ikke er de mest bilfreakede her i etaten. For mai og juni troner nemlig 2 fra "de blå" øverst av de seigeste:

- Rolf Sikveland (vegk.), 22 sykkeldager, 1760 km!

- Bjørn Flåten, (bilt.Ho), 35 sykkeldager, 1680 km!

Nestemann var Gunnar Moe (Ås), med 28 sykkeldager av 39 mulige og 1204 km. Flest sykkeldager hadde for øvrig Sverre Sjøe og Kari Ringseth med 37 dager hver.

For dere som nå begynner å ane et snev av dårlig samvittighet, kan vi opplyse at vi er igang med å kartlegge de ansattes avstand fra arbeidsstedet o.l. Vi vil gå inn på hva som egentlig er et realistisk sykkelpotensiale for etatens ansatte. Data som alder, vekt, vær, ansiennitet, hårsveis, skjortelengde o.l. vil være spesielt interessante parametre når vi, VEGA-sykkelogene Riis/Fagermes, etterhvert skal kåre månedens sykkelphantom.

Følg med! Følg med!



**Sykelbølge.** Er det sykkelbyaksjonen i Tønsberg som har fått mange flere vegvesner til å bruke sykkel til jobben i sommer?



## AMU:

# Hvordan få ned sykefraværet?

Sykefraværet hos oss har hatt en gledelig utvikling de senere årene. Det er sikkert mange årsaker til dette, men dette tyder helt klart på at vi har et bra arbeidsmiljø både ute i driften og i administrasjonen i Statens vegvesen Vestfold.

Nå er det nok ikke alle statsetater som kan fremvise så lavt sykefravær som oss. Derfor er det inngått en avtale mellom Staten og organisasjonene om å få redusert sykefraværet med 10 % innen utgangen av 1991. Dette blir en stor utfordring for oss, da vi allerede har et lavt sykefravær.

I 1990 var fraværet 4,0%. Dette er en nedgang på hele 1,1 % i forhold til året

før. Eller med andre ord en produktivitetsgevinst på ca. 3,5 stilling, eller målt i kroner ca. 1 million. Dette skal vi være tilfreds med, men skal vi nå målet med 10 % reduksjon i 1991 må vi ned i 3,6 % sykefravær.

AMU har diskutert dette, og det var enighet om å gå inn for å nå dette målet innen utgangen av 1991. For å klare å nå dette målet, henstiller AMU til administrasjonen og ledere på alle nivå å arbeide aktivt på følgende områder:

\*Få redusert ventetiden for tilsatte som venter på behandling eller innleggelse på sykehus.

\*Holde kontakt med tilsatte som er

sykemeldte.

\*Legge forholdene på arbeidsplassen til rette for å ta imot tilsatte som har vært sykemeldt i lengre tid.

Videre fortsetter bedriftshelsetjenesten med motivering av den enkelte til å bli mer bevisst på å ta vare på sin egen helse. Det er sikkert enda flere ting som Vegvesenet kan gjøre, men det som virkelig er avgjørende for å nå dette målet er at den enkelte er bevisst på sin livsstil med passe doser med mosjon og hvile på fritiden.

La oss alle legge alle kluter til for å vise at vi kan klare å nå målet: 10 % reduksjon i sykefraværet i 1991.

Arbeidsmiljøutvalget (AMU)

## Hvorfor fysiske øyer på E 18 i Undrumsdal?

I rapport STF63 fra SINTEF utarbeides av Terje Gjæver i 1990 går det frem at malte trafikkøyer i T-kryss har vesentlig mindre trafikkulykker en tilsvarende kryss med fysiske trafikkøyer.

Undersøkelsen er foretatt utenfor tettbebyggd strøk etter oppdrag fra Vegdirektoratet. Undersøkelsen har vært landsomfattende og omfatter 11 fyl-

ker inklusiv Vestfold.

De resultater som Gjæver er kommet frem til har i lengre tid vært kjent fra Sverige og andre land som har drevet med tilsvarende undersøkelser.

Rapporten var godt kjent da de fysiske trafikkøyerne på E 18 i Våle ble bygd i år, og det kan være rimelig å spørre om vi følger med i den utvik-

ling som skjer i Norge og i vår omverden og tar hensyn til dette.

Ser vi i tillegg litt på økonomien og de store praktiske problemer vedlikeholdet har med fysiske trafikkøyer så må konklusjonen være klinkende klar. Slutt med fysiske trafikkøyer i veger utenfor tettbebyggd strøk.

Audun Nordbotten

Kanaliseringsform	Ulykkesfrekvens	Standardfeil på beregnet ulykkesfrekvens	Antall kryss
Malt	0.06	0.01	59
Fysisk	0.16	0.03	90

Tabell 1. Ulykkesfrekvenser for kryss med malt og fysisk kanalisering. T-kryss med fartsgrense 70-90 km/t på hovedveg.



## Jeg minnes....

Min barndoms landevei hadde dekke med pukk (pøkkstein) og grus, var humpet og støvet felt når en enslig bil kjørte forbi. Pukk, ja.. jeg husker at det var arbeidsledige som ble anvist nødsarbeid, og dette kunne bestå av å pukke stein om vinteren. Det var spesielle steder hvor veivesenet ville ha pukkhausene liggende for at det ikke skulle være for langt å kjøre ut med hest og kjerre og få spredd den på veien. Det ble tilkjørt grov stein til disse samleplassene og den ble så slått i stykker med slegge til noe mindre. Senere ble steinen småbanket med pukkhammer (feisel). De som gjorde dette satt gjerne på en sammenbrettet strisekk, eller de hadde litt høy i sekken som isolasjon.. Slik satt de i kulden og småbanket stein, men av og til måtte de reise seg opp, "slå floke" med hendene og trampe med bena for å

prøve å få litt varme i dem også. Det var jo ikke arbeide til å holde seg varm med, kjedelig var det også. Og meget dårlig betalt, men hva gjør en ikke når det ikke er annet arbeid å få? Litt triveligere var det å kjøre ut pukken om våren og forsommeren for den som hadde hest og som var så heldig å få "grusinga på veien". Det var nemlig konkurranse om dette arbeid som ble regnet som en god ekstraintekt for den som hadde et lite småbruk og hest. Det var vondt å sykle på veien når de hadde lagt ut pukk og det var lett å punktere hvis vi råkete en litt stor pukkstein (og de var det mange av). Det var ofte at bilen punkterte også for dekkene var ikke så gode som nå. De første lastebilene hadde kompakte dekk (uten luft i) og de punkterte ikke, men de ristet til gjengjeld mer. Å gå barbert på pukken var bare for de

som hadde gått uten sko lenge og hadde fått "puntlærshud" under fot-sålen.

Veivokteren som hadde en bestemt strekning hadde alltid en spade på sykkelen som han brukte til å fylle igjen de verste hullene i veibanen, eller også, særlig om våren, renske opp i grøfter og stikkrenner. Far til en kamerat at meg hadde en sykkel som skranglet fælt. Han var veivokter og alltid på farten i all slags vær. En dag bemerket jeg til kameraten min at far hans burde få seg ny sykkel. "Den må være slik for den varsler når veien er dårlig og humpete", sa han.

Nils Sunne

*Nils Sunne har vært ansatt i NSB, men er nå pensjonert. Han har en gløddende interesse for fortiden og alt som har med historie å gjøre. For Sande gamle prestegård, som er et bygdemuseum, gjør han daglig en god jobb som vaktmester og altnuligmann - vederlagsfritt.*

*For ca. et år siden fikk han vite at Statens vegvesen i Vestfold ikke hadde en Teien-plog - og det mente han at Vegvesenet ikke kunne være bekjent av. Teien-plogene er nemlig et ekte Vestfold-produkt fra århundreskiftet. Nils Sunne satte igang, brukte det han kunne av kontakter for å hjelpe oss med å få tak i en slik snøplog - til og med Østlandssendingen ble benyttet - og det ga resultater. I dag vil vi takke Nils Sunne hjertelig for at vi har fått en Teien-plog, som vi vil ta godt vare på og ha som et synlig bevis på hvordan vi fikk bukt med snøen på vegene i gamle dager. Tusen takk, Nils Sunne, det kan nok hende at vi ber deg om hjelp en annen gang også!*

Mary Kristensen



*Takk! Per Vaadal overrekker Nils Sunne jubilumsboka "Vegen og samfunnet" under historielagets årsmøte i Sande.*



# Det skjer i august

**Vi gratulerer på etterskudd:**

**60 år:**

**Anne Vestskogen 7. juli**

**Magnus Bøie 16. juli**

**Bjarne Hauge 4. august**

**Takk for godt samarbeid:**

**Rita Farnes**

**Alderspensjon:**

**Odd Damdalen**

**Hans Kr. Eriksen**

**Endring av arbeidsområde:**

**Hilde Kristiansen - kontorfullmektig (vikar)  
vedlikeholdet**

**Velkommen:**

**Bent Andre Jahr - spes.arbeider Sande vegstasjon**

**Anders Wegger - lærling**

**Ronny Thorød - lærling**

**Gjennestadmyra bru:** 5. og 6. støpe-etappe på overbygningen forskales, armeres og støpes. Oppsetting av brurekkverk vil pågå. Støyskjermer settes opp ved Furulund, Rørkoll og Tassebekk. Guardrail settes opp ved Gjennestad. Heller legges under Sørby, Gjennestad og Furulund bruer.

**RV 35 Gamle Sundbyfoss bru:** Maling av stålbelegger foretas.

**RV 306 Guardrail** settes opp.

**Ledersamling om NVVP 94 - 97** skal være 20. august 1991 på Ås.

13. august skal det være **regionalt møte mellom maskinavdelingene.**

Biltilsynet melder at Rolf Sikveland skal på konferanse om selvverd og sosialt ansvar. Et viktig område for å skape bedre bilførere er ansvarslæring. Biltilsynet har til hensikt å skaffe seg innsikt i fagområdet samt hva som gjøres i skoleverket, slik at vi kan planlegge **trafikkopplæring som livslang læring.** 13. august holder den kjente amerikanske pedagogen Hanoch McCarty endagskurs i Sandefjord om læring og vekst i klasserommet. Biltilsynet er representert.

Trygg Trafikk melder om **trafikkikkerhetsdag 28. august** ved Karljohansvern i Horten. De skal være representert sammen med Tom Sandberg og to trafikkskadde i kinosalen.

Vedlikeholdet område 03 melder om **drenering på E18** (fortsettelse). Stikkrenne på Rimstad på riksveg 8, Holmfoss - Kvelde (driftstiltak). Ellers vanlig vedlikehold.

Biltilsynet skal delta på **Vestfoldutstillingen i Larvik** fra 9. august.

Område 01 melder om at **måling av påkjenninger** i platehvelvet i Holmestrandtunnelen skal utføres av Vdr. med Norsk Veritas som konsulent. Målingen skal vise hvilke påkjenninger som oppstår i platehvelvet pga. pumpeeffekten når to trailere møtes. Trailere skal leies av Støle trafikkskole til formålet. Erfaringene viser at platehvelvene har løsnet i enkelte tunneler på grunn av lufttrykket fra trafikken. I Holmestrandtunnelen er det også antydninger til at popnagler i aluminiumshvelvet har løsnet, men skadene er på ingen måte så store at platene har begynt å flagre.

#### **Kvalitetssikring:**

**Anlegget:** Gjennestadmyra bru og Tassebekk bru. Veganlegget Holmene - Tassebekk og betongdekke på sammestrekning. Forhåndsvurderinger av grustak langs RV 312, forbindelse med opprustning av RV 312. Jevnhetsmåling/spormåling Gloppe bru og Bommestad bru.

**Laboratoriet:** Asfaltanalyse, masseprøve. Hulromsmåling HDM, bæreevne-måling, geotekniske prøver 54 mm, samt diverse lab.arbeid.

**Tassebekk bru** Overbygning forskales, armeres og støpes. Rekkverk på brua settes opp. Ferdigstillelse 2.9.91.