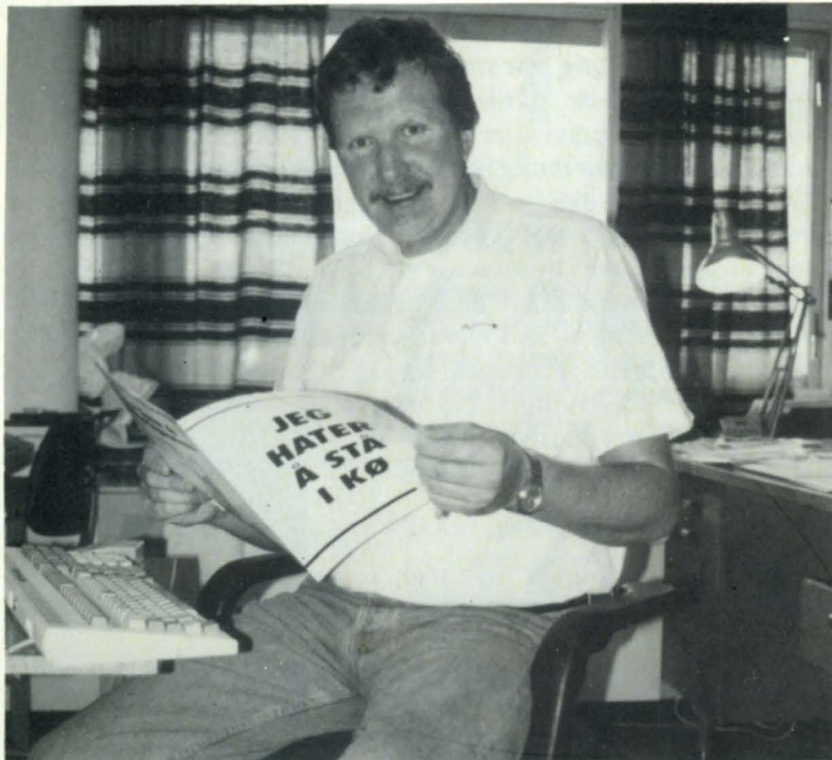


Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 1/19. årgang
7. januar 1992



- Nye virkemidler vil bli tatt i bruk for å gi folk informasjon om trafikforholdene, sier Finn Erling Berg.

Økt satsing på trafikantinfo

Nå satses det på å styrke informasjonen til trafikantene om trafikavviklingsforhold. Finn Erling Berg er tilbake i Vegvesenet som prosjektleder for "Trafikkstyring og trafikantinformasjon mot år 2000" - et forsknings- og utviklingsprosjekt i samarbeid med Vegdirektoratet. På Ås kommer vegtrafikksentralen i drift i løpet av vinteren. Framover kan det bli aktuelt å ta i bruk nye virkemidler for å gi trafikantene informasjon om forholdene på vegnettet.

Side 15 - 16

Design-program
Side 4

Foss om NVVP
Side 4

Wulff til Afrika
Side 5

Irene i Sande
Side 6 - 7

EØS
Side 8

Vi presenterer
Verningen
Side 9 - 14

Effektiv etat
Side 15

Lys til lys
Side 17

Nye ploger
Side 18

Vega
Side 19

Godt nyttår!

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør:
Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsråd:
Irene Enerud
Stein Erichsrud
Tore Kaurin
Per Arne Nilsen
Kristin Sande

Adresse:
Statens vegvesen Vestfold
Postboks 2004,
3103 Tønsberg

Trykk:
Horten Print-Shop

Opplag: 750



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

*Når man har fått rett,
har man også fått en
fiende.*

Henrik Tikkanen

Spennende nytt år!

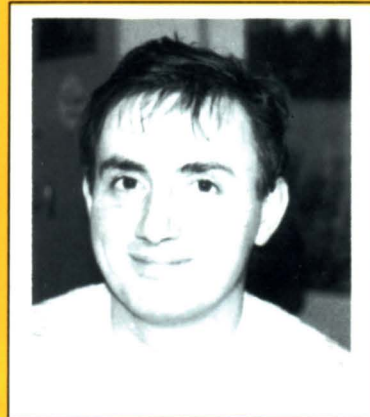
Så skriver vi altså 1992 og står foran et spennende nytt arbeidsår. Vi lever i en verden hvor forandringene skjer raske enn noen skulle tro var mulig bare for noen få år siden. Dette gjelder i verden omkring oss, men også i vårt eget land og vår egen sektor. For ett år siden var vi så vidt begynt å tenke på å få til en E 18-åpning i november, og ny Sydoverveg i Horten var helt i det blå; et prosjekt for neste vegplanperiode, tidligst. Nå er Stokke-anlegget på det nærmeste historie og Sydovervegen i ferd med å startes opp.

Ved neste årsskifte vil enda mye mer være forandret. Det kan vi si allerede nå. Vi har ligget i startgropa lenge i nordfylket. Nå må det snart bli alvor. Neste jul har vi forhåpentligvis rukket å snu opp - ned på deler av Sande-bygda. Kommer vi bare i gang, skal det gå så det hviner!

I Horten skal vi være bortimot halvferdig ved neste nyttårsleite. Får vi litt ekstra penger, ser vi kanskje allerede fullføringen av prosjektet i det fjerne. Samtidig brusher vi skikkelig opp i Storgata i byen, planter trær og busker og legger til rette for trafikk på miljøets og de myke trafikantenes premisser. Det skal bli moro å trå til for fullt i en by som sannelig ikke har fått for mye av vegbevilgningene de senere årene.

Selvfølgelig er det anlegget som har de største prosjektene. Slik er det alltid, men jamen skal der skje mye spennende også andre steder neste år. Omorganiseringen av vegkontoret skal settes i verk. Bl.a. skal Biltilsynet overta samordningsansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet både innenfor og utenfor etaten. Mange er spent på om vi kan få til et løft på dette området nå. Forventningene er store og utfordringene det samme. Endringene her må også sees i sammenheng med den utviklingen biltilsynet ellers er inni i. Sterkere vekt på service og veiledning og integrering i den øvrige virksomheten vil gjøre avdelingen til en mer sentral del av etaten i årene som kommer.

I vedlikeholdet står vi foran en satsing på en Vegtrafikksentral på Ås. Sammen med videreutviklingen av "90-årenes informasjonssystem" gjør dette at også denne avdelingens oppgaver vris mer mot publikum og publikums behov. Samtidig får avdelingen utvidet sitt ansvarsområde ved at den overtar flere funksjoner fra plan.



**Redaktøren
mener**

For oss som jobber på vegkontoret blir første del av 1992 en turbulent tid med ombygging, omlegging av tele- og data-nett, interne flyttinger og et provisorisk liv blant pappkartonger og dokumentstabler. Til sommeren står imidlertid Det nye vegkontoret klart. Vi gleder oss.

Som man ser, vet vi allerede nå at 1992 blir et utrolig innholdsrikt år. I tillegg kommer alt det som vi ikke vet om i dag. Og i dagens samfunn kan det være ganske mye...

Nå kommer design-programmet Kråke i nye fjær

Vårt kjente og kjære etatsmerke gjennomgår nå en forvandlelingsprosess. I løpet av vinteren vil "kråka" framstå i ny og modernisert form. Du har allerede sett den på 7. sansen for 1992 som ble distribuert før jul. Etatsmerkets forvandlelingsprosess er bare en del av et bredt anlagt program for modernisering og standardisering av vårt ytre. Hensikten er å gi oss et mer enhetlig og profesjonelt utseende, slik at vi blir lettere å kjenne igjen for folk, og å gi folk et riktigere og mer positivt inntrykk av hva vi står for.

Erik Thomassen

Vi har tidligere presentert den nye merkingen av kjøretøyer og maskiner i Vestfolder'n. Nå skal det bli lett å skille våre egne gule biler og maskiner fra kommunenes og entreprenørenes. Et svart og hvitt bånd skal legges som dekor rundt hele kjøretøyet. For biltilsynets kjøretøyer blir forøvrig båndet blått og hvitt med "Biltilsynet" innfelt, men ellers får disse kjøretøyene samme utførelse som resten av etatens.

Den nye kråka er rød på gul bunn. Vingene og krona får nå altså samme farge som trekanten. Merket skal enten trykkes i nærmere angitte rød- og gulfarger, eller med bare omrisset i svart/hvitt. Det kommer også regler for hvordan etatsmerke og etatsnavn skal kombineres. I utgangspunktet skal merket aldri brukes uten at også etatsnavnet er med. Navnet skal skrives i en spesiell skrifttype ("Frotiger"), normalt ut til høyre for

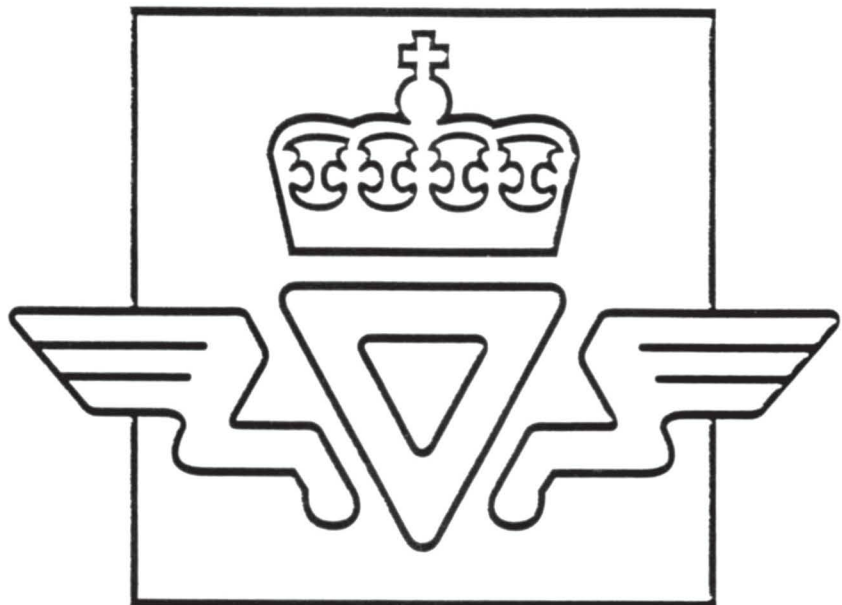
firkanten med kråka i. "Statens vegvesen" skal stå øverst i fet skrift, fylkesnavn kommer under dette i mager skrift. Er det behov for ytterligere presisering (f.eks. avdeling ell.lign.), kommer dette på ny linje under fylkesnavnet igjen

Det kommer også nærmere retningslinjer for hvordan bygninger skal skiltes utvendig og innvendig og for hvordan trykksaker skal se ut. Det kommer nye brevark og blanketter og nye standardannonser. I det hele tatt blir det en total endring av etatens utseende overfor sine omgivelser. Alle de nye standardene vil bli samlet i en manual som gir detaljerte opplysninger om hvilke regler som skal gjelde.

Store bedrifter og etater har hatt tilsvarende programmer i en årrekke. Firmatet som utvikler Vegvesenets nye design har forøvrig tidligere gjort den samme

jobben for Posten og Hydro. Å skifte utseende vil selvfølgelig koste penger, men i denne sammenheng er det mer snakk om investeringer enn om forbruk. En profesjonell og ensartet design vil gjøre det lettere å spre informasjon og kunnskap om hva vi står for til våre omgivelser. Mange har lenge følt det som et stort problem at vi blandes sammen med andre. Undersøkelser viser at bare drøyt halvparten av befolkningen vet at Vegvesenet er en statsetat, og dette sier mye om hvordan vi presenterer oss for folk i dag.

Den nye "kråka" er allerede godkjent av Vegdirektøren. Resten av programmet skal også godkjennes før det settes i verk. En sannsynlig dato for iverksettelsen er 1. februar 1992. Det er viktig at folk i tida fram til det nye systemet trer i kraft ikke foretar større nyanskaffelser i gammel design.



Det nye etatsmerket er bare en del av det omfattende programmet for standardisering og profesjonalisering av utseendet vårt som settes ut i livet i løpet av vinteren.

NVVP - grunnlaget for fremtiden

Nå er vi i gang igjen. Arbeidsoppgavene og ansvaret er fordelt, framdriftsplanen er lagt og dato for når alt skal være ferdig er bestemt til 1. mars 1992. Altså om to måneder. Det jeg har i tankene er revisjonen av Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for perioden 1994 - 97. NVVP er vårt viktigste styringsdokument. Det er ved revisjon av dette dokumentet hvert fjerde år at vi må vurdere hvordan fremtiden vil bli og foreta de kursendringer og nye prioriteringer som må til for at Vegvesenet fortsatt skal kunne tilby de tjenester som samfunnet til enhver tid krever av oss.

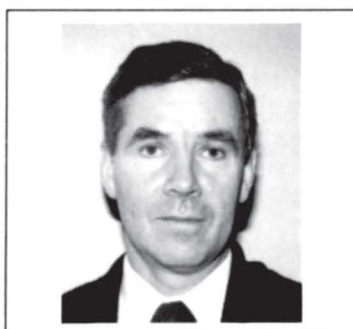
Vi står ikke uten virkemidler. Foruten de gode menneskelige ressurser vi har å spille på, så har vi på investeringssiden en planleggingsramme på hele en milliard kroner i fireårs-perioden. En så høy investeringsramme plasserer Vestfold blant de største investeringsfylkene i landet på vegsektoren. Årsaken til denne høye rammen er den forestående utbyggingen av E 18 i nordre Vestfold. En stor andel av midlene vil medgå til E 18. Hvor mye vil avhenge av hvilken utbyggingsstandard vi velger, to felt, fire felt eller "noe midt i mellom". Dette spørsmålet om valg av utbyggingsstandard på E 18 vil vi måtte ta endelig standpunkt til nå i revisjonsarbeidet. Det samme gjelder tempoet i utbyggingen. Vi er nå blitt ett år forsinket med anleggsstart bl.a. pga. behandlingen av klagen på hovedplanen for prosjektet. Dersom dette fører til en tilsvarende utsettelse av ferdigstillelsen fra 1998 til 1999, vil det kunne frigi ressurser som kan brukes på andre oppgaver. Dette forholdet må vi vurdere opp mot hva som vil være rasjonell anleggsdrift.

Andre oppgaver står i kø. Vi har nettopp avsluttet et større OU-arbeid. Dette har resultert i at vi vil satse enda mer på miljøtiltak og på trafikksikkerhetsarbeidet i årene framover. For å vise at vi mener alvor med dette, må vi finne plass til også disse oppgavene på investeringsbudsjettet.

Jeg regner med at trafikkproblemene i Horten vil være løst innen perioden 1994 - 97 starter. Av byene i Vestfold vil det da være særlig Tønsberg og Larvik som står for tur. I Tønsberg har vi nå nylig avsluttet et omfattende transportplan-

arbeid med et konkret forslag til handlingsprogram og kostnadsfordeling mellom Statens vegvesen, fylkeskommunen og Tønsberg og Nøtterøy kommuner. En stor del av finansieringen er forutsatt å skje ved bompenger. Etter at kommunene og fylkeskommunen har behandlet transportplanen politisk, synes det som om forslaget om å få til en bompengefinansiering henger i en tynn tråd. Dersom hele finansieringen i Transportplanen veltes over på Staten, kan det bli svært vanskelig å få gjennomført nødvendige tiltak i Tønsberg i 1994 - 97. Å finne fram til en akseptabel løsning på dette spørsmålet fremstår som en av de vanskeligste oppgavene ved revisjonen av NVVP.

Ledelsens spalte



Denne måned:
Tore Foss

Arbeidet med revisjon av NVVP er ikke et internt arbeid ved vegkontoret. Det foregår i et utstrakt samarbeid med våre viktigste eksterne samarbeidspartnere. Således gjennomførte vi like før jul en møterunde med alle kommunene og næringsorganisasjoner, interesseorganisasjoner og offentlige fagetater som berøres av vår virksomhet. Her oirienterte vi om revisjonsarbeidet og mottok nyttige synspunkter som vil være til hjelp i det prioriteringsarbeid vi står overfor.

Vårt forslag til revisjon av NVVP vil sammen med tilsvarende forslag fra de andre vegkontorene bli samlet i en egen Stortingsmelding som legges fram i 1993. Før dette skal vårt forslag underkastes en fylkespolitisk behandling her i Vestfold. Denne behandlingen inkluderer behandling både i fylkets samferdselsstyre, fylkesutvalg og fylkesting.

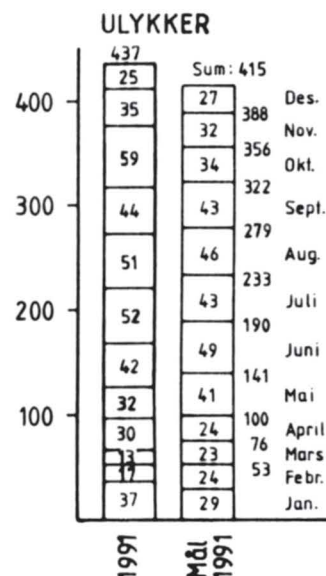
Ulykkes- høst

Mange ulykker utover høsten gjorde at 1991 ble et ulykkesår omtrent på høyde med det foregående. Med en trafikkreduksjon i samme tidsrom, må resultatet kunne betraktes som skuffende.

Erik Thomassen

Til sammen skjedde det 437 ulykker i Vestfold-trafikken i året som gikk. I 1990 lå tallet på 438. For 1991 var det formulert som mål at trafikkulykktallene ikke skulle overstige 415. Lenge så det ut til at dette målet skulle kunne nås med god margin, men utover høsten økte ulykkestallene sterkt. Særlig var august og oktober ille med henholdsvis 51 og 59 ulykker.

18 personer ble drept på Vestfoldvegene i 1992. Dette er det samme antallet som i 1991. I desember ble en person drept i trafikken. En fotgjenger ble nedkjørt på Ringshaugveien i Tønsberg.



Samferdselskomiteen til Vestfold 31. mars.

Stortingets samferdselskomitee kommer på Vestfold-besøk 31. mars. Bakgrunnen for besøket er den forestående behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994 - 97, Norsk luftfartsplan og Norsk jernbaneplan.

Erik Thomassen

Hovedmøtet på befaringen tenker man seg lagt til Tønsberg. Komiteen ønsker spesielt å bli orientert om E 18 - problematikken, Vestfoldbanen og sammenhengendesykkelvegnett i Tønsberg. Det er grunn til å understreke at komiteebesøket er rutine-preget og ikke har sammenheng med den pågående behandlingen av E 18 -planene for nordfylket i Regjeringen.

Vegvesenet har som vanlig fått ansvaret programforslag i samråd med fylkesmannen og fylkesrådmannen. De andre samferdselsetatene (Post, Tele, NSB) skal også varsles og trekkes inn i forberedelsene.

Komiten ønsker i tillegg at ved presentasjon av konkrete prosjekter får politikere eller representanter for organisasjoner som står for et annet syn enn flertallet, komme til orde.

Wulff til Tanzania

Ivar Wulff har sagt ja til en ny periode for NORAD i Tanzania. - En utfordring jeg ikke kan la gå fra meg, sier en godt fornøyd anleggssjef under juleavslutningen for anlegget på Flykafeen.

Jorun Sætre Bringaker

Det er med litt vemod i tankene at Ivar Wulff nå har bestemt seg for å reise til Tanzania. Avgjørelsen har nok sittet langt inne, men han gleder seg til å ta fatt på en viktig oppgave der nede. Han reiser i løpet av april i år og kontrakten er på 2 år.

Statens vegvesen Vestfold står nå foran store og krevende oppgaver når det gjelder anleggsdrift, både E 18 i nord og Rv 310 Horten - Borre kan nevnes, og mange lurer på hvordan han kan finne på å reise nå. - Strategien har jeg vært med på å forme og budsjettbehandlingen har jeg også vært gjennom, så jeg ser ikke noe ulempe i at jeg blir borte et par år, sier Wulff som innrømmer at det kanskje er noe "kultent" å reise akkurat nå. Selv om det er en stor utfordring det som skal skje her, er det en utfordring det som skjer på vegfronten i Tanzania også, men på et litt annet nivå. - Den muligheten jeg har fått nå får jeg kanskje aldri igjen, den er jeg nødt til å benytte, sier Wulff og legger til at han har så mange flinke ved sin side som vil gjøre en fin jobb og ser fram til å komme tilbake til Statens vegvesen Vestfold med en anleggsavdeling i full drift. Vi ønsker han lykke til i "bushen"!

Omorganiseringen: Snart klart for personkabalenslik blir prosessen:

Så er det klart for siste fase i OU-arbeidet. 15. mars skal det nye organisasjonsmønsteret settes ut i livet. I den fasen vi nå går inn i er det personkabalenslik som skal legges. Selv om de fleste er uberørte av endringene, blir det ekstra spennende tider for enkelte.

Erik Thomassen

Organisasjonsmønsteret er nå på det nærmeste endelig fastlagt. Det er imidlertid ikke oppnådd enighet mellom ledelsen og oppsynsmannsforeningen om organiseringen av maskinavdelingen.

Det er ellers utarbeidet seksjons- og jobbeskrivelser som skal danne utgangspunktet for ressursfordelingen mellom avdelingene. Vegsjefen har ellers bragt inn edb og info som områder som skal med i vurderingen av hvordan ressursene i framtida skal fordeles.

På grunnlag av vurderinger gjort av personalseksjonen og avdelingslederne skal det legges fram forslag til ressursfordeling. Dette skal skje innen 10. januar. Endelig beslutning på dette området vil bli fattet av vegsjefen på ledersamlingen 15. og 16. januar. Her vil det også bli bestemt hvilke stillinger som skal utlyses internt og for hvilke stillinger vegsjefen skal bruke sin styringsrett.

Det skal så gjennomføres samtaler mellom avdelingslederne og de ansatte som er berørt av omstillingen. Personal vil være til stede under samtaler. Den ansatte kan eventuelt la seg bistå av en representant for sin fagforening under samtaler. På grunnlag av de samtalene som er ført skal så personal fremme forslag om en totalløsning for omplassering via administrasjonssjefen. Etter dette skal det føres forhandlinger med de berørte organisasjonene og informeres avdelingsvis om utfallet av forhandlingene. Før ny organisasjon settes ut i livet skal kompetanse- og opplæringsbehov vurderes.

Irene er ikke redd for å bli gammel!



- For en som har vært i arbeid hele sitt liv er det en voldsom omveltning å ikke ha noen jobb å gå til, sier Irene Enerud på Sande vegstasjon. I høst har hun vært på kurs i forberedelse til pensjonsalderen.

- Tanken på å bli pensjonist skremmer meg ikke, men tanken på at helsen skal svikte plager meg mer, sier en positiv og glad Irene Enerud på Sande vegstasjon. Hun har tidligere i høst vært med på en ukes kurs på Norsk Pensjonistskole.

Jorun Sætre Bringaker

Irene Enerud har sin daglige jobb som "kontordame" på Sande vegstasjon. Hun er en bevisst dame som tenker framover. I januar fyller hun 61 år og hun synes det å forberede seg til pensjonstida er noe som alle burde gjøre. - Vi bør være godt forberedt til en slik forandring i livet vårt, sier Irene. Det er så mange ubesvarte spørsmål. Innen vi rekker å finne svarene er det kanskje for sent. - For en som har vært i arbeid hele sitt liv er det en voldsom omveltning å ikke ha noen jobb å gå til, sier hun videre,

derfor er det godt å være litt mentalt forberedt. Selv om mange uforutsette ting kan dukke opp, mener jeg det likevel er viktig å jobbe litt med tanken på pensjonisttida og alderdommen.

Etter å ha fått tilsendt innbydelse til kurset på Norsk Pensjonistskole, forhørte hun seg litt rundt før hun bestemte seg for å melde seg på. Statens vegvesen Vestfold gir her et godt tilbud til de som har lyst til å være med. Men det skremmer nok mange når de får høre navnet på skolen, nemlig Norsk Pensjonistskole og kurs i forberedelse av pensjonsalderen. Deter ikke mange som vil eller kan akseptere at de er blitt gamle, derfor vil de heller ikke melde seg på disse kursene, mener Irene. Hun nevnte også at det var flest kvinner på disse kursene. Kanskje kvinnene er mer bevisst i sine tanker når det gjelder alderdommen? Har menn litt vanskeligere for å akseptere at de blir gamle? Eller mener menn at det ikke er nødvendig å forberede seg til denne tiden? Irene har

ikke noe svar på disse spørsmål, men har bare registrert at det ikke er så mange menn som kvinner.

Norsk Pensjonistskole ligger idyllisk til i Melsomvik. Skolen består av en hovedbygning og en internatbygning med 31 enkeltrom og 7 dobbeltrom, alle med dusj og toalett. Kurs i forberedelse av pensjonsalderen er et kurs på 3-6 dager. Temaer som blir tatt opp på kurset er: Endring i levetilstand, boligforhold, jus, testament og arv og sosiale rettigheter. Økonomi: Pensjonsordninger og folketrygden, sparemuligheter og budsjettlegging. Helse: Kosthold og mosjon.

- Det å få vite litt mer om hva slags rettigheter en har og hvor en skal henvende seg hvis problemer dukker opp, er viktig, mener Irene og sier at det har hun fått god informasjon om. En ting som mange lurer på er pensjonsordninger og folketrygden. Det å vite hvordan jeg kommer ut av det økonomisk når jeg blir pensjonist, er også en del av forbere-

delsene. Makter jeg å sitte med huset, eller må jeg selge? Eller lønner det seg å leie ut huset og kjøpe seg leilighet? Mange av disse spørsmålene kan en få svar på her.

Kurset var lagt opp med både forelesing og gruppearbeider. Foreleserne var klare og lette å forstå. Det ble stilt endel spørsmål fra deltakerne. Noen spørsmål kunne besvares med en gang, andre måtte undersøkes nærmere.

- Allerede fra første dagen følte jeg meg velkommen, sier Irene og kan ikke få rost dette stedet nok. - Det har virkelig fått meg til å føle at alderdommen ikke er noe å være redd for. Den skal bare forberedes godt, slik at den kan "nytes", ikke skyves foran og bli noe trist og vanskelig.

- For å få en fin pensjonisttid så er det selvfølgelig avhengig av god helse, sier Irene som nok blir skremt av tanken på hva som vil skje hvis hodet skulle svikte. - Det verste som kan skje er hvis jeg ikke lenger er klar i hodet, sier hun og blir med ett alvorlig. Det å bli avhengig av andre mennesker når jeg blir gammel, det skremmer meg. Men så lenge jeg har humøret og er frisk så kan jeg ikke tenke på at helsa kan ødelegge alle disse gode tanker om alderdommen, sier Irene videre.

Når jeg snakker med Irene får jeg følelsen at jeg snakker med ei jente på samme alder som jeg, ikke med en person som er ganske mye eldre. Det sier mye om personen. Hun føler seg ikke gammel når hun snakker med yngre mennesker. Barna hennes er flinke til å be henne med seg, hun er vant til å omgås unge mennesker og føler at hun takler det godt. Kanskje føler hun at de unge ikke betrakter henne som "gammel", de gir i hvert fall ikke uttrykk for det. Derfor blir hun ikke stadig minnet på hvor gammel hun er. Neida, Irene er ei jente med "stå på humør".

Hun liker å ferdes ute, går lange turer i skogen og på fjellet. Når hun blir pensjonist har hun planer om å reise litt mer. Det største problemet er å finne noen å reise sammen med. De fleste av hennes venninner er gift og har av den grunn ikke anledning til å reise vekk. Irene har vært enke i mange år. Hennes mann fikk ikke så mye ut av pensjonisttida pga. sykdom. Irene har nok tatt med seg endel erfaring fra tida hun stelte for sin syke mann og tenker tilbake på den tida



- Jeg følte meg velkommen fra første dag på Norsk pensjonistkole i Stokke, sier Irene Enerud.

med tungt hjerte. Men hun har enda mange år foran seg og har tenkt å gjøre noe positivt ut av det.

- Ensomhet er det mange mennesker som føler, er du ensom Irene? - Ensomhet betyr flere ting. Jeg er jo alene, og jeg har vendt meg til det. Men jeg har aldri følt meg ensom av den grunn. Jeg har så mange interesser og hobbyer at tiden har nesten vært for kort. Jeg har drevet med litt skyting og har vært med i mye foreningsarbeid, nå er jeg med i styret i Vestfold Vegarbeiderforening og historielaget i Statens vegvesen Vestfold. Når det

skjer noe sosialt i Vegvesenet, er jeg også med på det. Ellers har jeg trappet ned virksomheten noe.

Til slutt har jeg lyst til å spørre Irene om hun ser fram til pensjonisttida. - Jeg både gruer og gleder meg, sier Irene og ser fram til kunne disponere hele dagen som hun vil. Men samtidig kommer det en vemodig tanke når det gjelder savnet av å være i fast arbeid. Det verste som kan skje er å sette seg til, det må ikke skje, sier en målbevisst og fornøyd "kontordame" på Sande vegstasjon. Lykke til, Irene!!

Honnør til sjåførere og maskinførere

Bilkjøring er en farlig aktivitet, og statistisk sett skjer det en del skader i løpet av året.

Vegvesenet har en stor bil- og maskinpark med mange kilometer på veien. Det er da ekstra hyggelig å se at vi skikker oss bra på veien og at det i forhold til maskinpark og kjøring er få skader.

Av 19 bilskader i 1991 (t.o.m. 19/12) hadde Vegvesenet ansvaret i 11 saker. Sju av sakene gjaldt imidlertid sprut fra kantklipper (seks) og feiemaskin (en), og dette er forhold som sjåførene ikke kan bebreides for. Vi står da igjen med fire saker hvor Vegvesenet klart har ansvaret - tre rygging og en vikeplikt. I en ryggesak er det uenighet om ansvaret, og saken ligger til behandling i Vegdirektoratet. En sak hvor speil ble knust i forbindelse med møteing, må trolig anses som tilfeldig uhell. De saker hvor



Det er sjelden våre folk er innblandet i ulykker hvor ansvaret er Vegvesenets.

motparten har ansvaret dreier seg om to påkjørsler bakfra, og i slike saker minner jeg om at sjåføren bør ta kontakt med lege for dokumentasjon av uhellet i tilfelle muligheten for whip-lash-skade. En sak gjaldt vikeplikt, i to saker kom motparten over i vår bils kjørebane

og i ett tilfelle var motparten trolig uoppmerksom og hadde for stor fart.

På bakgrunn av denne statistikken synes jeg derfor at våre maskinførere og sjåførere fortjener en honnør.

Yngvar Pedersen

Statens vegvesen og EØS

Også Statens vegvesen som etat vil i noen grad bli berørt av en eventuell EØS-avtale for Norge. Det er tre "direktiver" som bl.a. vil omhandle vår virksomhet, som er av særlig interesse for oss.

- Bygg og anleggsdirektivet BA
- Tjenstedirektivet
- Varedirektivet

Alle direktivene har en "terskelverdi" som avgrenser det nasjonale regelverk mot EF's regelverk.

Tom Skarre

Ved kontrakter over terskelverdien vil de enkelte direktiver innenfor EØS-avtalen være gjeldende, og innkjøp og kontraheringer skal kunngjøres i alle EF-land, ved hjelp av "EF-tidende" og databasen TED.

- BA-direktivet har en terskelverdi på 40 millioner kroner, og vil i liten grad være aktuell hos oss.

- Tjenstedirektivets terskelverdi er 1,6 millioner kroner, og vil i noe større grad være aktuelt.

- Varedirektivets terskelverdi vil også være 1,6 millioner kroner, og det er dette direktivet som

omfatter bl.a. handelsvarer som er mest aktuell hos oss. Det er en utbredt oppfatning at som GATT-medlem vil Norge beholde nåværende terskelverdi på 1,3 millioner kroner. Terskelverdiene er ekskl. mva.

Et tredje direktiv som omhandler "de ekskluderte sektorer" vann, energi, transport og telekommunikasjon er under utarbeidelse og vil foreligge etterhvert. EF-direktivene vil i tillegg til statlig virksomhet nå også omfatte kommunal og fylkeskommunal virksomhet.

EF-direktivene er svært opptatt av "ikke diskriminerende prosedyrer", og vil derfor kun tillate å beskrive funksjonalitet fremfor spesifisert vare (type m.m.) i våre anbudsgrunnlag. Et prinsipp i EØS vil være "offentlig kunngjøring" ved statlige innkjøp. Dette vil, i motsetning til i dag, også være dominerende ved kjøp av konsulenttjenester.

I denne forbindelse kan nevnes at det vil foreligge klare prosedyrer for prekvalifisering av leverandører, både i tilknytning til BA-direktivet og tjenstedirektivet. Prekvalifiseringen vil bl.a. gi ALLE en mulighet, og den vil derfor bli offentlig utlyst.

Selv om vi i dag ser konturene av hvordan EF's regler vil virke på vår virksomhet, er det mange usikkerheter forbundet med dette. Våre egne nasjonale forskrifter; "Regelverk for Statens anskaffelsesvirksomhet", er til revisjon i Næ-

ringdepartementet, og vil ventelig foreligge i ny versjon og farge innen 1. juli 1992. Disse forskriftene skal nå også gjelde kommunal og fylkeskommunal virksomhet.

De nasjonale forskriftene skal tilpasses EF's regelverk, og det vil bli interessant å se hvordan de nye forskriftene vil bli utformet, da vår nåværende nasjonale lovgivning anses å være liberal i forhold til EF-lovgivningen. Det som imidlertid er klart, i forbindelse med EØS-avtalen og offentlige kjøp, er at de administrative oppgavene vil bli mer omfattende ved praktiseringen av de nye forskriftene, men samtidig vil det bli økt tilbudsgivning og dermed økt konkurranse på tilbudssiden.

EF-reglene vil også sette krav til vår planlegging på anskaffelsesområdet, da vi ved hvert budsjettårs begynnelse vil bli pålagt å offentliggjøre informasjon om planlagte innkjøp. Dette vil hos oss kreve en helt ny prioritering på området anskaffelsesplanlegging. Vi vil også etterhvert se at EF har bygget opp et kontrollapparat som skal kontrollere at de gjeldende regler etterleves av det enkelte land, og vårt indre kontrollapparat vil derav måtte bli annerledes enn det vi ser i dag, ref. den manglende kontrollen med at GATT-avtalen overholdes ved statlige anskaffelser.

Mer detaljert informasjon om anskaffelser etter EF's regelverk kan lånes hos Tom Skarre.

Vi presenterer:



Vedlikeholdsområde 03 Verningen vegstasjon

Verningen vegstasjon ble tatt i bruk høsten 1987.

Fra 1. januar 1979 ble vegmesterområdene redusert fra 5 til 3. Da ble områdene 4 og 5 slått sammen til område 3. Dette ble gjort i forbindelse med at vegmester Clementz gikk av med pensjon. Før Verningen ble tatt i bruk hadde område 5 holdt til på Bommestad i mange år under svært kummelige forhold. Område 4 hadde sin stasjon på Fokserød i Sandefjord. De førte også en brakketilværelse. Den nye stasjonen har fungert bra, men etter dagens krav burde den vel ha vært noe oppgradert.

Område 3 har driftsansvar for 166 km riksveger og 252 km fylkesveger. Området dekker kommunene Larvik, Sandefjord og deler av Andebu, Stokke og Lardal. Larvik kommune bestod tidligere av Brunlanes, Stavern, Larvik, Hedrum og Tjølling kommuner. Disse ble slått sammen 1. januar 1988.

Området har følgende bevilgninger til disposisjon:

Vedlikehold riksveger 9.60 mill. kr
Utbedringer riksveger 5.05 mill. kr
Vedlikehold fylkesveger 6.00 mill. kr

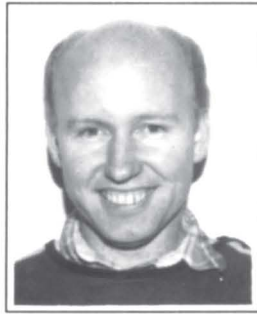
Bemanningen er som følger: 19 tjenestemenn i utedriften, 4, oppsynsmenn, 1 vegmester, 1 kontorfullmektig og 1 renholdsbetjent.

Området har ca. 18 km motorveg i klasse B m/4 trafikkmaskiner, i tillegg innfarten til Sandefjord Rv 305 med 2 trafikkmaskiner. Trafikkbelastning E 18 v/ Sandefjord ca. 14.000 kjøretøyer i døgnet (ÅDT). E 18 som er stamveg gjennom fylket har høy prioritet vedrørende vedlikehold og drift.

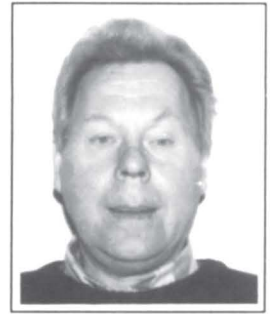
Odd Pape



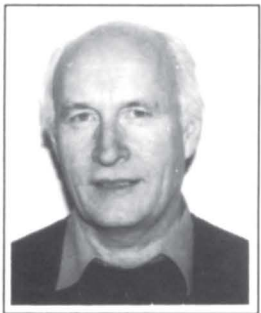
Thor Hansen



Sven Arne Nordkvelle



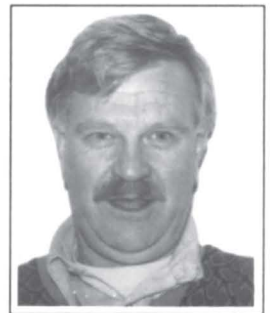
Ole Gunnar Lyngdal



Odd Pape



Kåre Aaestad



Ragnar Bergan

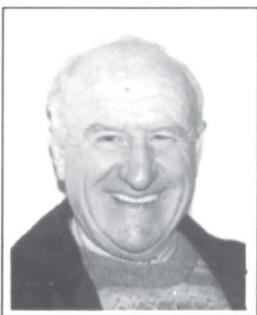


Tor-Odd Ringseth

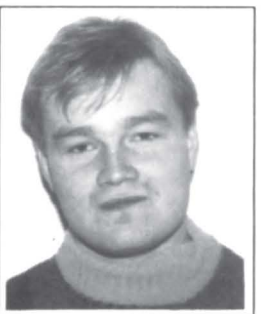
Vedlikehold Verningen



Gerd Bakke



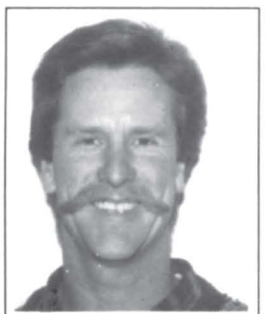
Arne Dammen



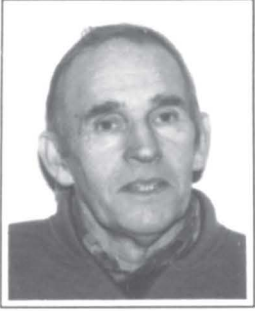
Sten Are Pettersen



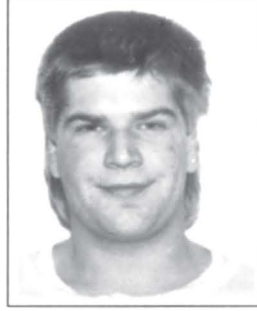
Peder Kristensen



Renny Böhmer



Arnt Spetalen



Anders Ragnhildrød



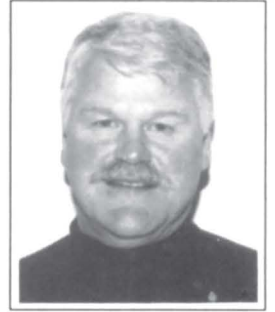
Tore Svendsen



Odd Eriksen

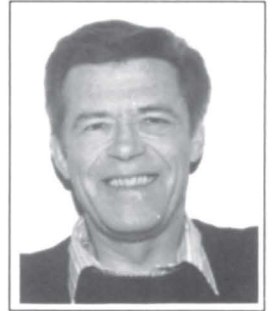


Grete Wendel



Rolf Sandmo

sområde 03 vegstasjon



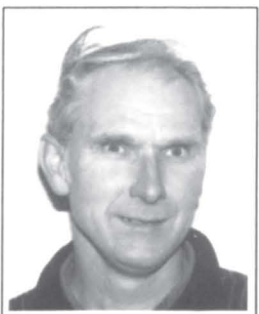
Harald Inderøy



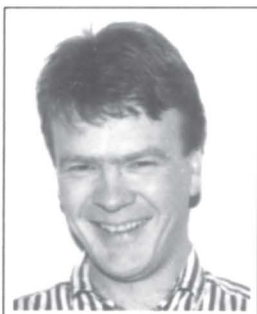
Trond Engebretsen



Arild Birkeli



Gunnar Svendsen



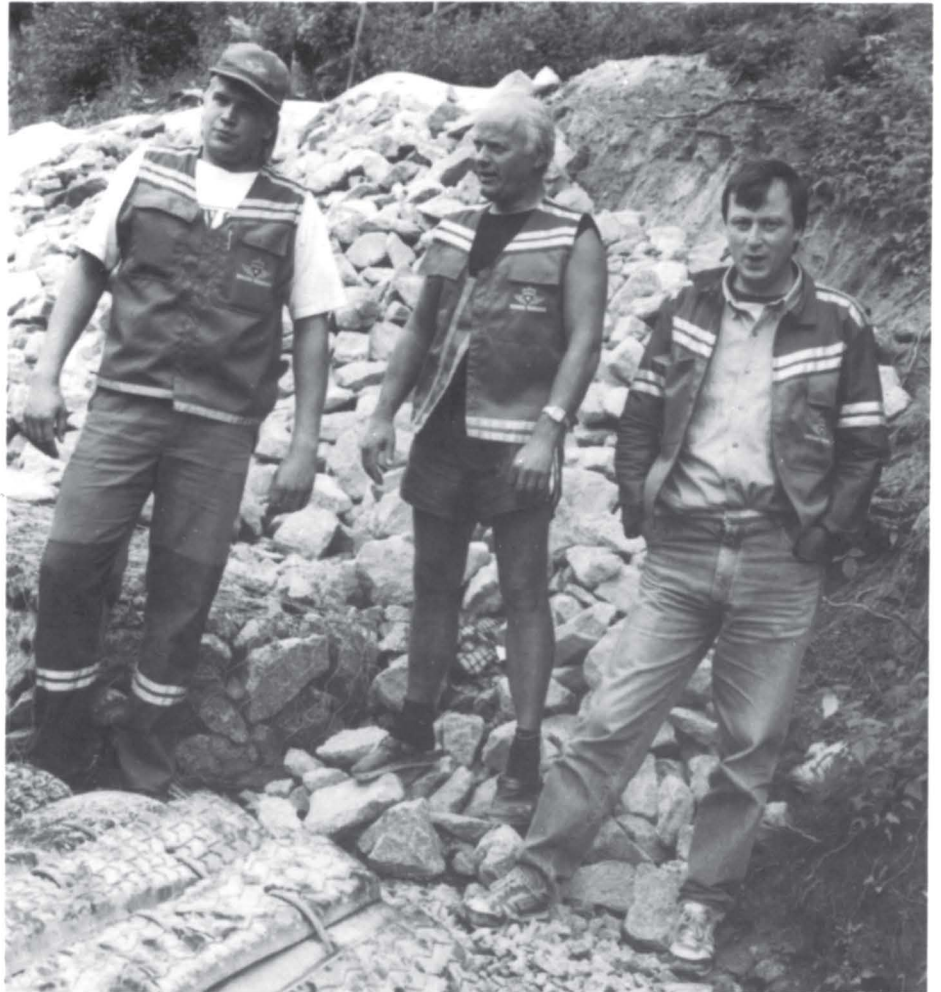
Thore Bøhler



Wenche Sandmo

Thor Hansen, født 5. mars 1956, høvelfører om vinteren og asfaltkontrollør om sommeren. Han begynte i Vegvesenet i 1972 som flisegutt på anlegget Farriseidet - Sky. Har også vært med på borvogn og håndboring, og kjørt forskjellige maskiner for maskinsentralen. Han har vært med på anleggene Sem - Stokke og Klinestad - Tassebekk. Har siden 1987 vært tilknyttet Verningen. Thor er friluftsmann til ytterste finger-spiss, derfor har han bosatt seg i et koselig hus oppi Vestmarka. Der trives han godt, nær veg til Lauvbu (fiskeplassen hans) og jakt-terrenget rett utenfor husveggen.

Svein Arne Nordkvelle, født 2. oktober 1958, er fører på hjullasteren. Han begynte i Vegvesenet i 1987 etter å ha jobbet flere år bl.a. som murer og trailer-sjåfør. Svein Arne har ved flere anledninger vært utlånt til maskinsentralen som sjåfør på gravemaskin på anlegget. Foregående vinter satt han "på skolebenken", han var en av dem som tok fagbrev i bygg/anlegg. Svein Arne er en danseløve, sving er spesialiteten. Trenger du et kurs i sving/rock er det bare å si fra til Svein Arne. Han har også greie på "mekking" på biler.



Ole Gunnar Lyngdal, født 15. juli 1936, formann på vedlikeholdslaget i Lågendalen. Han begynte i Vegvesenet i 1972 etter å ha vært flere år i tømmerdrift for Treschow-Fritzøe. Da han begynte i Vegvesenet var han på utbedringslaget. Har senere kjørt høvel og var fast fører på hjullaster i 8 år. Ole Gunnar er så ofte han kan i skauen. Han tar seg også en tur på hytta ved Breivann. Utover dette er det hus og familie som opptar tiden hans. Sier ofte "nei så farillen....."

Arnt Spetalen, født 8. mai 1932, er Tjølling-gutt og hadde sin start i Vegvesenet i 1974 på vedlikeholdslaget i Tjølling. Han har vært innom både Televerket og Tjølling kommune før han "entret" Vegvesenet. Har også 5 sesonger på hvalfangst. Arnt er en av veteranene når det gjelder saltvakt, her har han vært med siden vakta startet. I år har han kuttet ned på dette og har nå kun beredskap. Arnt er bonde på si - han driver hjemgården. Han har også båt, så det blir da tid til noen båt- og fisketurer i løpet av sommeren.

Anders Ragnhildrød, født 16. mars 1968, er yngstemann i gjengen på Verningen. Anders ble tatt inn på 2. kull av lærlinger i 1986. Etter endt læretid fikk han

fast jobb i vedlikeholdsområde 03 og har siden vært her bortsett fra 1 år i militæret og 1/2 års praksis på anlegget for å få sprengningssertifikat. Han er nå midlertidig formann på utbedringslaget. Anders har mange sysler utenom jobben. Han har overtatt hjemgården på Odberg i Lågendalen og driver denne. Han sparker fotball, men han er også observert i lynets hastighet på veg til en håndballkamp på Notodden.....

Tore Svendsen, født 17. februar 1947, er saltvakt om vinteren, er med på vedlikeholds-/utbedringsarbeider om sommeren. Tore begynte i Vegvesenet høsten 1964, var da med på grunnundersøkelser. Dette holdt han på med til han begynte som lagerformann på Verningen. Han var da underlagt maskinsentralen, men ble for 2 år siden overflyttet til vedlikeholdet. Tores store interesse er musikk, han spiller i danseorkester og er derfor mye opptatt i helgene. Han farter også mye rundt i campingvogna sammen med familien, og han tar gjerne fiskestanga med seg.

Odd Pape, født 27. april 1934, vegmester. Har vært i Vegvesenet siden 1962, begynte ved Akershus vegkontor. Stelte da med utbedringsarbeider. Når veg-

mesterordningen trådte i kraft i 1968 ble han ansatt som vegmester i Aurskog/Høland. Har også vært vegmester i Åfjord på Fosen-halvøya. Der var det et helt annerledes arbeidsområde enn han var vant til, nå hadde han bl.a. ansvaret for 5 fergeleier. Området innbefattet også øyene rundt med noen km veg på hver. Da var det å leie seg båt for å komme rundt til de forskjellige vegvokterne. Odd trives ute i naturen, både sommer og vinter. Liker godt å fiske. Hvis en er på skitur i traktene rundt Vindfjell kan en nok treffe på Odd i fullt driv på skia. Har også drevet med fagforeningsarbeid i flere år.

Kåre Aasestad, født 25. september 1944, skiltformann. Kåre begynte som 14 åring med tømmerdrift med hest og slede. Har siden 1971 vært ansatt i Vegvesenet, begynte da som vegvokter med ansvar for riksvegen fra Hvarnes til Andebu. Hadde tidligere vært innom en kort periode i 1962 og var da med på stikking for E 18 Bommestad - Vestmarkaveien. Har også vært 2. fører på høvel, vært med på småanlegg i vedlikeholdets regi og har 1 vinter som saltvakt. Kåre er bonde med 2 gårder i Lågendalen, og med dette følger både rett til laksefiske og elgjakt. Men han

liker også å løpe etter kart og kompass og konkurrerer i orientering. Når snøen kommer flyr han på ski. Han har egen snøscooter og lager selv løypene sine.

Ragnar Bergan, født 10. juni 1939, er saltvakt om vinteren. Om sommeren er han 2. fører på sopebilen og vikar for skiltformann. Begynte i Vegvesenet i 1970 som vegvokter i Fokserød. Har også vært avløser på høvel og hjullaster. Ragnar er eks-trafikkflyger. Har også vært til sjøs, og har jobbet som bilmekaniker. Ragnar har nå sluttet som "hobbybonde" - driften lønte seg ikke. Han foretrekker heller å dra på fisketur med gutta en gang iblant. Han leser også mye. Kjørte en gang av gårde med krana på bilen oppe så han dro av strømleningen og tok med seg "utedassen" som ledningene var festet i (heldigvis var "dassen" tom).

Odd Eriksen, født 14. april 1951, oppsynsmann. Begynte på grunnboring i 1968. Hadde permisjon fra Vegvesenet 1973-75 for å gå på skole. Jobbet senere ca. 1 år på vegkontoret på bl.a. plan og grunnseksjonen. Var oppsynsmannsassistert på Lågendalsveien. Begynte på Vervingen i 1979. Odd er litt av en gartnerspire, han sår og dyrker både egne blomster og grønnsaker. Fisken til grønnsakene fisker han selv, mest sjøfiske. Han driver også jakt, men utbyttet her har vi ikke hørt noe om. Har hytte ved Breivann og farter en del på ski i disse traktene sammen med resten av familien.

Grete Wendel, født 8 mai 1952, renholdsbetjent. Grete er den som vasker og holder det rent på stasjonen. Hun er meget flink til å gjøre det trivelig rundt seg, og er bestandig i godt humør når hun kommer (hvis ikke sier hun ifra). Hun trives veldig godt i jobben, synes det er trivelig å slå av en prat med gutta. Når Grete har ferie eller et par fridager, kan en være sikker på at hun svinger malekosten. Hun elsker å MALE! Dette har vi også sett resultater av på vegstasjonen. Ellers liker hun håndarbeid og er med i idrettsforeningsarbeid.

Rolf Sandmo, født 16. juni 1946 er saltvakt om vinteren og utlånt til vekta på Solum i sommerhalvåret. Han begynte i Vegvesenet i februar 1964. Var da med på grunnboring, har senere også vært med på stikking. I 1966 fikk han jobb på vedlikeholdet som høvelfører, senere ble det hjullaster. Det er nok ikke mange i Vegvesenet som har veltet rundt med

vegskrape, men det har Rolf. Han prøvde også å "drukne" en lagsbil. Når sola og varmen kommer om våren starter streifelivet for Rolf og familie, det blir mange turer med campingvogna i løpet av sommeren. Han har også vært på noen jakt-turer, uten større resultat. Når kveldene blir lange driver han med slektsgransking.

Tor-Odd Ringseth, født 29. juni 1945, oppsynsmann. Han begynte i Vegvesenet i Nord-Trøndelag i 1968 for å få praksis til skole. Fikk jobb på grunnseksjonen i Vestfold etter endt teknisk utdannelse i 1972. Den gang bestod grunnseksjonen av 4 personer inklusiv kontordame. Har senere vært oppsynsmann på forskjellige anlegg før han begynte i vedlikeholdet. Tor-Odd kan du spørre om det meste, han har vondt for å si nei. Og han liker en fleip, en skal ha kjent ham en stund for å vite om han enkelte ganger mener alvor eller fleip. Fritida har Tor-Odd ingen problemer med, han påstår mesteparten av tida går med til jobbing. Han er engasjert innen fagforening og idrettsforening. Tor-Odd er trønder, og vi hører stadig "bætter dø".

Harald Inderøy, 47 år og oppsynsmann. Han begynte i Vegvesenet i Vestfold i

1968 på vegstasjonen på Bommestad. Hadde tidligere jobbet i Vegvesenet i Hordaland og Møre og Romsdal siden 1961. Han har vært oppsynsmann på både anlegg og vedlikehold. Harald er dataeksperten på huset. Vi må ty til han når dataen klikker. Om sommeren gjør han Viksfjord utrygg, han liker sjøliv og tar gjerne en fisketur.

Gerd Bakke, født 25. mars 1946, kontorfullmektig. Gerd begynte i Vegvesenet samtidig med at vedlikeholdet flyttet vegstasjonen til Vervingen i 1978. Har tidligere jobbet på "Peter Wessel", på politikammeret og i Skattedirektoratet. Om kveldene er hun å treffe i kiosken til Alfhild, så fritidsproblemer har hun ikke. Når hun har tid liker hun både å sy og strikke. Damegruppa i Nanset har også hatt god hjelp av Gerd.

Arne Dammen, født 25. november 1927, vedlikeholdsformann på Kodal-roten. Arne er en av veteranene i Vegvesenet, han begynte allerende i 1959. Var da vegvokter i Hedrum. Den gang var roten oppdelt etter kommunegrensene, og hver vegvokter hadde ansvar for 1 mil veg. Hjelpemidlene var sykkel, spade og krafse. Han har senere vært innom flere slags jobber, bl.a. småanlegg (spe-



sielt sprengning) og har hatt beredskap på høvel. Arne har ikke fritidsproblemer, han jakter både på elg og hare. Og når isen har lagt seg, kan ikke tryta føle seg trygg. Arne farter rundt i distriktet med pilkestikka.

Trond Engebretsen, født 22. mars 1958, begynte på Verningen vegstasjon i juni 1988. Jobbet tidligere i Oslo kommune, Veivesenet i 10 år, drev da med småanlegg og høvelkjøring. De siste 3 årene jobbet han skift natt/dag på en spyletraktor i Oslo sentrum, spyling/rengjøring om sommeren og brøyting/strøing om vinteren. I 1988 flyttet han fra storbyen til Vestold, og trives godt her. Jobber sammen med Arne på Kodal-roten. Er også 2. fører på høvel. Trond kan HOPPE på ski, (han ble nr. 12 i veteran-VM i hopp). Om sommeren trives han best på hytta ved Naverfjorden med grilling, reker og øl.

Arild Birkeli, 41 år, opsynsmann med ansvar for driftstiltak. Arild begynte i Vegvesenet i 1970 som assistent på stikking. Var i anleggsavdelingen til han kom til Verningen i 1986. Arild prioriterer fritidsaktiviteter sammen med familien. Han bor i Helgeroa og sier at der har han mange muligheter, Kyststien er et av alternativene. Det er også kort veg til sjøen, han har egen båt og er ofte på "bøljan blå". I ferien drar familien på langturer i Europa, både med og uten campingvogn. Men han liker også å gå fotturer i fjellet.

Sten Are Pettersen, født 16. august 1966. Sten Are begynte i Vegvesenet først som korttidsansatt for 9 måneder. Fikk senere kontrakt som lærling og tok fagprøven. Søkte og fikk jobb i vedlikeholdet på Verningen. Har hele tiden vært i vedlikeholdslag. Før han begynte i Vegvesenet gikk han på yrkesskolen, 1 år på møbelsnekkerlinja og 2 år på tømmerlinja. Jobbet så en stund som snekker. FOTBALL er den store interessen til Sten Are, han påstår at Nansetguttene (det nye storlaget på Nanset) er et lag som kommer til å gjøre det godt. Hvis midlene strekker til tar han gjerne en tur til varmere strøk.

Peder Kristensen, født 13. oktober 1940, formann på Brunlanesroten. Peder begynte i Vegvesenet i 1960, hadde tidligere jobbet som skogsarbeider og har vært på hvalfangst. Kjørte høvel for maskinsentralen i 24 år. Peder har vært lenge i Vegvesenet og har sett hvordan mye har

forandret seg. Tidligere var det mange flere maskiner/biler og det var også større mannskap. I fritida er Peder ofte å se på Nestun, han liker godt en svingom. Jakter det store for Peder og utbytting skal visst være brukbart for han kjøper aldri kjøtt. Nylig flyttet han til hjemgården på Lysebo og overtok denne. Peder liker ikke syden, han foretrekker heller en uke på fjellet med fiskestanga mutters alene.

Renny Bøhmer, født 8. oktober 1953, formann på Sandefjordsroten. Har vært i Vegvesenet siden 1970. Han har vært med på stikking, fjellarbeid og diverse småanlegg. Var med i brugjengen fra 1974-87. Søkte seg da over til vedlikeholdet. Renny er sportsinteressert, han følger nøye med i sportssendingene på TV. Han spiller dart, og han tar gjerne en tur på pub'en hvis han har tid. Liker å reise til det store utland.

Gunnar Svendsen, født 14. november 1946. Gunnar er en av de sist ansatte på Verningen, begynte i august 1988. er i vedlikeholdslaget i Sandefjord. Har tidligere vært på Jotun og Jahres fabrikker. Mens han var på Jahres ble han "plukket" opp av Renny på et julebord, og fikk senere jobb i Vegvesenet. I fritida liker Gunnar å fiske. Han liker IKKE idrett. Eneste befatningen Gunnar har med jordbruk er at han har ansvar for et

blomsterbed i hagen hjemme. Gunnar har bestandig ei god historie på lur.

Thore Bøhler, født 17. juni 1955, har vært i vedlikeholdet siden 1977. Hadde tidligere jobbet 4 år som forskallings-snekker på bruene på Farriseidet. Har også kjørt lastebil og hjullaster. Thore kjører nå feiebil om sommeren og er saltvakt om vinteren. Hvis noen har observert en grønn Escort i ekspressfart på Rv 8 natterstid er det altså Thore på veg til jobb. I fritida blir det gjerne noe snekring. Det nærmeste Thore kommer sportsinteresse er tippekampene på TV. Han synes velferdsturene er helt topp, de burde nesten ha vært arrangert oftere.

Wenche Sandmo, født 29. januar 1953, avløser på kontoret. Wenche begynte i Vegvesenet i 1985 som vikar for Gerd. Var da bare 4 uker i året, da Gerd hadde ferie. Det har blitt mer å gjøre og Wenche har øket sine arbeidsdager. Det blir mer og mer. Hun skurer også når Grete har ferie. Var tidligere i Spedisjon som kontordame, og var hjemmeværende i noen år mens ungene var små. Wenche er glad i å sy og strikker en del. Driver litt med kurvmaling. Om sommeren er Wenche å finne på campingtur med familien. Trives godt sammen med "karane" på stasjonen og har en god og smittende latter.

Grønt lys for syklister



Utstyr for detektering av syklist er under utprøving, sier Espen Alme (t.h.) som svar på Audun Nordbottens innlegg i en tidligere utgave av Vestfolder`n. T.v. Svein Svensvik.

Noe er enkelt, detektering av syklist er verre. Det har vært jobbet aktivt med dette det siste året, blant annet hadde to studenter ved Horten ingeniørhøgskole - sykkel-detektering som ramme for sin hovedoppgave våren 1991.

Senest 8. november 1991 ble det i Hvalen krysset foretatt uttesting av teknisk utstyr.

Så snart det foreligger en god løsning vil den bli iverksatt der hvor vi har registrert problemet.

Per Espen Alme

Mer effektive, mer miljøbevisste

En meningsmåling utført av Vestfold Kompetansesenter for informasjonstjenesten viser at stadig flere oppfatter etaten som effektiv og miljøbevisst. Undersøkelsen ble gjort uka etter åpningen av nye E 18 i Stokke. Vår sjarmoffensiv foran åpningen til tross er det likevel ikke blitt flere som er tilhengere av en rask motorvegutbygging på E 18. Fortsatt ønsker likevel et stort flertall en ny veg velkommen. 1000 personer ble i undersøkelsen intervjuet pr. telefon.

Erik Thomassen

72 % av de spurte mener nå at effektiviteten vår er svært eller nokså god. Dette er to prosentenheter mer enn i mars 1991 og 15 mer enn i februar 1990. Av de som er positive blir dessuten stadig flere svært positive. I februar 1990 svarte 7 % at vi var svært effektive. Nå svarer 14 % det samme. I en tid hvor et offentlig vegvesen ikke lenger er en selvfølge, er dette oppmuntrende tall. E 18-anleggene i Sem og Stokke har uten tvil hevet etatens omdømme vesentlig, samtidig som vi har vært flinkere enn før til å fortelle folk om resultatene våre.

Vi har også spurt hva folk synes om måten vi utnytter pengene på. Tatt i betraktning de store innsparingene på E 18 i Stokke, regnet vi med å komme godt ut her. Og tallene er da også svært positive. 59 % svarer nå at vi utnytter pengene på en svært god eller ganske god måte. I mars -91 var andelen som mente det samme 54 %, i februar -90 var den 48 %.

Informasjonssatsingen i forkant av åpningen i Stokke var denne gangen også spesielt innrettet mot betydningen den



Etatens anseelse som effektiv, kostnads- og miljøbevisst er stadig stigende viser den siste meningsmålingen vi har gjort.

nye vegen fikk for nærmiljøet langs gamle E 18. På denne bakgrunn er det gledelig å registrere en klar forbedring av folks tillit til oss når det gjelder miljøvern. I februar 1990 var det 43 % som mente at vi i stor grad eller til en viss grad var opptatt av miljøvern. I mars i år var andelen oppe i 46 %, og nå er den helt oppe i 52 %. I løpet av det siste halvannet året har vi gått fra en situasjon hvor andelen positive og negative var omtrent jevnstor (43 - 36) til en situasjon hvor de positive er dobbelt så mange som de negative (52 - 26).

Større miljømessig troverdighet har imidlertid ikke ført til at flere har blitt tilhengere av en rask utbygging av E 18 til motorveg. I mars i år var 69 % tilhengere av utbyggingen, 21 % motstandere. Nå er 68 % for og 21 % mot. Status quo, med andre ord. Bryter en tallene ned på kommuner, framkommer det imidlertid et interessant bilde. I Sande, hvor vi forhåpentligvis snart kommer i gang med et nytt E 18-prosjekt, er vi tydeligvis svært velkomne. 74 % sier ja til en raskest mulig motorvegutbygging, mens 17 % sier nei. I Holmestrand, hvor det har vært mye støy omkring prosjektet, er avstanden mellom tilhengere og mot-

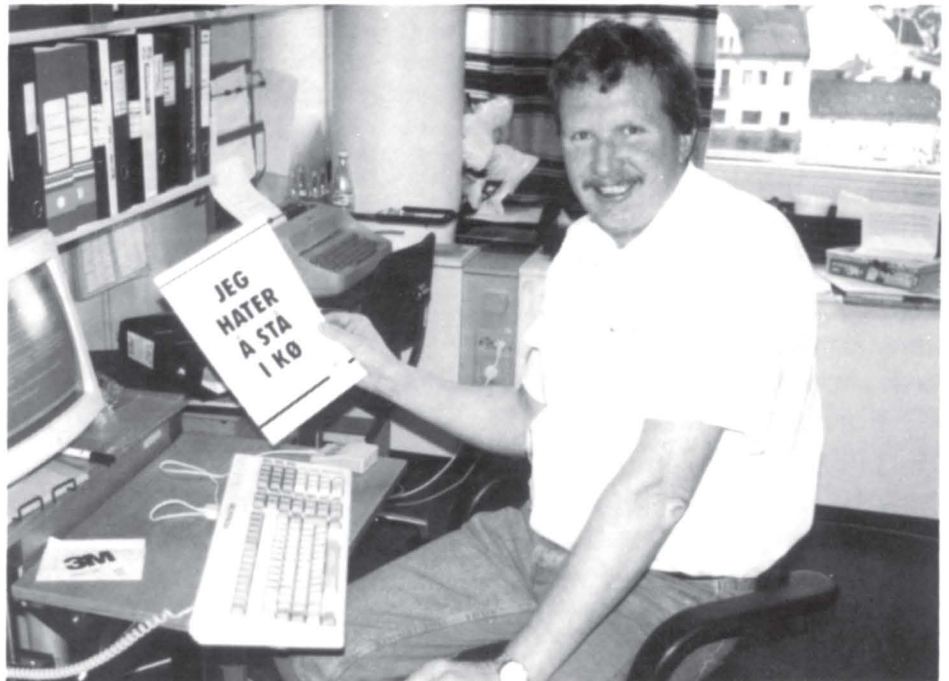
standere mindre. 49 % er for, mens 40 % er imot. Vi merker oss altså at også i denne kommunen er det i følge undersøkelsen klart flertall for en rask motorvegutbygging.

Også denne gangen viser det seg at svært mange har problemer med å plassere Vegvesenet i riktig leir. 18 % mener at vi er kommunale, 20 % satser på at vi er fylkeskommunale, mens 54 % vet riktig svar på spørsmålet, at vi er Statens vegvesen. Andelen som plasserer oss riktig kryper sakte, men sikkert i riktig retning. Det er og blir et problem at identiteten vår er så uklar. Det er vanskelig å fortelle folk hva vi står for, når de har så uklart forhold til hvem vi er.

Det uklare bildet gjenspeiles også i at folk først og fremst forbinder oss med anleggs- og vedlikeholdsoppgaver. Bare 4 % vet at Biltilsynet er en del av Statens vegvesen. Vi kan nå likevel merke en liten vridning mot at de trafikkrettede oppgavene kommer mer i fokus. Dette gjelder både det trafikkrettede vedlikeholdet generelt og trafikkstyringssystemet på E 18 spesielt. Fortsatt er det likevel langt fram før folk har et riktig forhold til hele virksomheten vår.

Storsatsing på trafikantinfo

Nye virkemidler skal tas i bruk for å styrke trafikantinformasjonen. Finn Erling Berg er tilbake i Vegvesenet for å ta seg av utviklingen av prosjektet "Trafikkstyring og informasjon mot år 2000". Allerede i februar tas åtte meteorologistasjoner på vegnettet i bruk. Disse vil sende data til vegtrafikksentralen på Ås og vil bli et godt hjelpemiddel i vintervedlikeholdet for områdene. I årene framover vil overvåkings- og informasjonssystemet på E 18 bli videreutviklet ved at nye virkemidler tas i bruk. Utviklingsarbeidet skjer i samarbeid med Vegdirektoratet.



Finn Erling Berg er tilbake i Vegvesenet som prosjektleder for "Trafikkstyring og informasjon mot år 2000".

Erik Thomassen

Vinterstid er det opplysninger om føret som er viktigst for vedlikeholdet og trafikantene. I februar skal sensorer som måler temperatur i luft og vegbane og luftfuktighet være på plass på åtte steder hvor det erfaringsmessig fryser fort på. Punktene som er valgt ut er Bogen, Gulli og Pauler på E 18. Hemsdalen på riksveg 35 i Hof, Koterudhellingene på riksveg 310 i Borre, Rienlia på riksveg 8 i Larvik, Gravdal på riksveg 307 i Andebu og Sagbukta på riksveg 319 i Svelvik.

På de problemfylte sommersøndagene fortsetter satsingen på de variable skiltene som styres fra Ås på grunnlag av informasjon fra tellepunkter i nordfylket. - Undersøkelser SINTEF har gjort viser at skiltene har god effekt, sier Finn Erling Berg, kanskje kan vi likevel skaffe oss enda sikrere informasjon gjennom å utvide antallet tellingspunkter. Til sommeren koples systemet fra datamaskinen på Rugtvedt. Da installeres nytt datautstyr på Ås.

- Det har vært diskutert om vi trenger et helårlig beredskapsopplegg for E 18, sier Berg. Ved store ulykker, ras eller lignende kan det være viktig å få til en rask organisering av omkjøringsruter. I alle fall tror jeg vi trenger planer for hvordan vi takler ulike situasjoner, legger han til.

I prosjektet "Trafikkstyring og informasjon mot år 2000" legges det ellers opp til at man skal begynne å teste ut nye virkemidler for trafikantinformasjon. Allerede til sommeren kan det komme i prøvedrift informasjonsterminaler på to service-stasjoner langs vegen. Ved hjelp av et trykknappsystem vil trafikanten kunne søke seg fram til informasjon. Her kan det legges faste vegruteopplysninger som kan supleres med informasjon om vegarbeid, kø osv. Dette systemet utvikles og finansieres av et privat firma, og etaten belastes kun med mindre utgifter.

Et annet virkemiddel som kan komme til å bli tatt i bruk er et automatisk tale-

system. Trafikanten skal kunne ringe et fast nummer (0172) og få siste nytt fra vegene i Vestfold fra en automatisk telefonsvarer. - Skal dette fungere, må oppdateringen her skje mest mulig fortløpende, sier Finn Erling Berg. Her ligger det en utfordring vi må takle. Innføring av RDS (Radio Data System) er også aktuelt. Dette er forøvrig et system som allerede er i virksomhet i Holmestrandstunnelen. Systemet gir Vegvesenet mulighet til å bryte inn i radioprogrammer med trafikkopplysninger. - Vi har vært i forhandlinger med NRK, sier Berg, og de er overraskende positive. Det ser ut til at vi kan få grønt lys fra den kanten.

Framtidas trafikkinformasjonssystem tror mange er såkalt "I-bilen-info", d.v.s. at informasjon overføres direkte til et display i bilen. Autodisplay i Sandefjord, som tidligere i år gikk konkurs, var sterkt involvert i utviklingen av denne typen systemer. Autodisplays grunnlegger, Thor Kamfjord, har tatt med seg patentene over i et nytt selskap. Statens

vegvesen har også innledet et visst samarbeid med Kamfjord. Han har på konsulentbasis gjort en utredning om status og framtidsvyer innenfor utviklingen av "I bilen-info".

Prosjektet "Trafikkstyring og informasjon mot år 2000" har først og fremst som oppgave å framskaffe informasjon om hva som finnes eller kommer på området "I bilen info", og bidra til en avklaring av hva som bør være Vegvesenets rolle i slike informasjonssystemer. Også hvordan slike arrangementer vil virke inn på bilføreren skal vurderes i prosjektet. - Vi må ikke komme dithen at man må ha co-pilot for å kjøre bil, sier Berg. Det er også et spørsmål om bruksverdien av et slikt system vil være så stor at kostnadene kan forsvares av den enkelte bilist. - For langtransportører stiller imidlertid saken annerledes. For dem tror jeg et slikt system vil kunne bli en nyttig investering, sier Finn Erling Berg.

Prosjektet skal foreløpig løpe fram til høsten 1993, og Finn Erling Berg er engasjert som prosjektleder for denne perioden.



Med utgangspunkt i de variable skiltene langs E 18 skal det utvikles nye tiltak for trafikkstyring og informasjon.

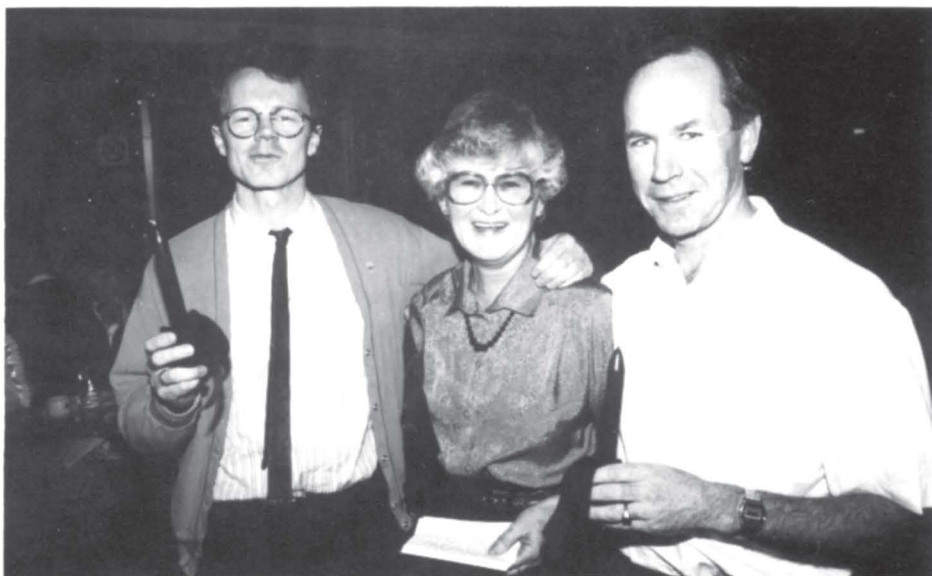
Takk til gledesspredere

Under vegkontorets julekaffe 20. desember fikk Audun Nordbotten, Sigmund Riis og Øystein Ludvigsen velfortjent honnør for det de betyr for trivselen i etaten.

Erik Thomassen

Det var Mary Kristensen som sto for utdelingen av symbolske gaver til de tre, en julelysestake med lys. Audun Nordbotten er vegkontorets faste "leverandør" av blomster og frukt gjennom hele sommerhalvåret. De som ikke har visst det, vet nå at det er han som står for de friske blomstene på sentralbordet og frukten i ekspedisjonen. Alt sammen selvfølgelig fra egen hage.

Øystein og Sigmunds bidrag til det sosiale fellesskapet er vel de fleste vel kjent med. Til alle festlige anledninger stiller de glade gjøglerne med nyskrevne san-



- Takk for det dere gjør for miljøet på vegkontoret, sier Mary Kristensen til Sigmund Riis (t.v.) og Øystein Ludvigsen. Audun Nordbotten var ikke til stede, men også han ble heder til del.

ger, gitar og godt humør. De som var på vegfesten i Våle fikk oppleve dem i sitt ess. I jubileumsrevyen i 1989 spilte de også sentrale roller.

Under julekaffen fikk forøvrig Aage H. Carlsen overrakt gave etter 25 års innsats for etaten. Med unntak av fire år i Afrika har han vært blant oss siden 1962.

Nye brøytepløger til vedlikeholdet

Våre tre vedlikeholdsområder er nå rustet til tennene for å møte en fimbulvinter. Etter at område 02 i forrige brøytesesong prøvde en nyutvikla diagonalplog med variabel plogbredde, er det nå kjøpt inn tilsvarende utstyr også i de to andre områdene.

Kåre Holtung

Plogene har en leddet forlengelse på venstre side og en teleskopisk plogforlenger på høyre side. Total ryddebredde blir da opptil 4,2 m. Dette utstyret skal redusere behovet for såkalt tandemkjøring, d.v.s. at to brøytebiler må kjøre etter hverandre for å oppnå tilstrekkelig bredde på kjørebanelen. Leverandør av disse plogene er Tellefsdal & Øya i Gjerstad.

Videre har områdene fått hver sin slappeløp, også dette nyutvikla utstyr. Disse



Nytt plogutstyr i vedlikeholdsområdene overflødiggjør tandembrøytingen på E 18.

er levert av Øveraasen i Gjøvik og er et såkalt kommunalblad med fire individuelt avfjæra plogelementer. Bak disse følger 20 fjærbelasta gummielementer som skal "slikke opp" det slappset som hovedelementene ikke får med seg.

Denne plogtypen kan svinges til begge sider.

Plogutstyret representerer en investering på over 1 mill. kr, og Sommervik, Bakken og Pape står nå sammen med ungene og skriker etter SNØØØ.

Tar du den biten?

Hvordan er det der du jobber? Har dere begynt å si "biten" hos dere? Alle som er noe snakker om biter nå. I stedet for deler eller områder eller avsnitt. - Da er vi ferdig med den biten, kan vegsjefen si i ledermøtet. Før han går løs på en ny. - Tar du deg av økonomibiten, så skal jeg se på framdriftsbiten? Noen av oss som tilhører vegkontorbiten av Vegvesenet deler snart hele tilværelsen i biter.

Jeg hørte det første gang i Vegdirektoratet. Selvfølgelig. Den unge dynamiske konsulent som skulle legge fram siste nytt på organisasjonsbiten, brukte "biten" minst 20 ganger i løpet av ti minutter. Det hørtet proft ut. En måned seinere dukket det opp i vegkontorets høyere skikt. Og nå er uttrykket sikkert på veg nedover i Vegvesenets lavere biter.

Lenge trodde vi denne språkbiten var unngått i Statens vegvesen. Men her en dag hørte vi det sannelig i bruk også blant unge dynamiske mennesker fra den private biten

av samfunnslivet. Og da er det vel tvilsomt om denne biten av det språklige nybrottsarbeidet stammer fra oss.

Språk er spennende. Særlig fordi det dreier seg om så mye mer enn enkel kommunikasjon. Språk er også mote. I alle miljøer skapes det inne-språk. Den som vil føle seg som en av gjengen, tuter med ulvene. I alle fall om det er viktig å markere at man hører med blant dem som teller. Og det vil jo de fleste gjerne. På samme måte som man bør gå med slips i enkelte miljøer, bør man si "biten" i andre. Nå for tida. For vær trygg på det, at den dagen hele Vegvesenet er bitt av bite-basillen, har de for lengst sluttet å bruke uttrykket der det først dukket opp.

Motespråk er ikke noe man generelt er for eller mot, men av og til bør man stoppe opp og spørre seg om ikke moten virker forflatende. Slik som i dette tilfellet. Det som skjer er at et vanlig, enkelt og greit ord vokser som en gjøkunge i språkkredet, og som alle gjøkunger sparker det sine nærmeste hodestups

ut av heimen. Biten erstatter et mangfold av betegnelser som tilsammen gir oss et nyanisert språk. Ofte brukes det også som en ren forvanskning, som når man snakker om budsjetteringsbiten i stedet for bare budsjettering eller budsjettarbeid. Språket vårt er rikt og spennende og gir oss gode muligheter til å uttrykke oss nøyaktig og variert. Om vi bare kan. Eller vil.

Vi har gitt oss selv et løfte. Vi skal ikke si "biten" uten at det er akkurat det vi mener. Det er hardt og tøft mange ganger. Vi har ofte så brennende lyst til å si: - Jeg tar meg av informasjonsbiten, eller: - Da har vi taket på den biten... Men vi teller til ti og besinner oss. Selv om vi dermed mister denne muligheten til å profilere oss selv som dynamiske og fremtidsrettede. Til å bære slips i det gode selskap.

Det får stå sin prøve, den biten kan vi leve med.

ertho

Flyttedugnad på vegkontoret - Vega løfter i flokk!

Vegkontoret er som kjent på flyttefot, ellere rettere sagt på ominnredningsfot. Vega var raskt ute med å tilby sin assistanse i den anledning, selvfølgelig mot betaling, og vi fikk tilslaget på jobben!

Dermed er det duket for årets dugnadsinnsats for alle Vega-medlemmer som ønsker å nyte godt av VEGAs mange tilbud i jubileums-sesongen 1992.

Oppdraget vi har tatt på oss består i å flytte innbo og løsøre ut av og inn i etasjene etterhvert som de skal fraflyttes og innflyttes, før og etter opp-pussing. For dette får vi et antall tusen kr. som vil bidra til å opprettholde VEGAs høye aktivitetsnivå også i 1992. Vi kan jo nevne vegcup, Hallingkastet og vegmesterskapet i landevegsløp i Sogn (kfr. suksessaturen til Sverige) som stikkord. Det eksakte beløpet vet vi først når jobben er gjort.

Vi tok på oss jobben under den forutsetning at våre medlemmer virkelig stiller opp. Vi er ikke en liten kjerne som akter å gjøre jobben for alle andre!!

I minste fall regner vi med at alle som deltar aktivt i en av VEGAs idrettsgrenner gjør en innsats, men også medlemmer med størst sans for den sosiale siden av VEGA regner vi med. For ordens skyld presiserer vi at dette gjelder alle medlemmer, enten de jobber på vegkontoret eller ikke, og både jenter og gutter! Det er ikke bare tunge løft.

Flyttingen vil foregå siste helg i hver måned til og med juni. Vi antar de fleste er innstilt på å ofre fredag ettermiddag/kveld framfor lørdag og søndag. Derfor legger vi opp følgende dugnadsdager:

Fredag 31. januar
Fredag 28. februar
Fredag 27. mars
Torsdag 30. april
Fredag 29. mai
Fredag 26. juni

Hver dugnadsdag trenger vi minst 10 - 12 personer. Jo flere som stiller, jo færre økter blir det på hver: Med 60 - 70 personer blir det bare en dugnadsøkt på hver, med 30 - 40 personer blir det to økter på hver osv.

Vi vil med det første sende ut en påmeldingsslipp til alle medlemmer der man

kan krysse av de dagene som passer og returnere slippet til VEGA.

Vær positiv og meld deg på. Det blir lettere når vi løfter i flokk!!

Styret

Bli med til VM i landevegsløp - Legg deg i trening nå!



VM i landevegsløp. Årets utfordring og sosiale begivenheter for slappfisker (o.a.) i alle deler av etaten.

Siste helga i mai går Vegmesterskapet i landevegsløp av stabelen i Sogn. Distansene er 4 km. og halvmaraton (21 km). Vega planlegger tur til mesterskapet for etatens mer eller mindre aktive joggere. Nå har du sjansen! Legg deg i trening nå og vær i kjempeslag til mesterskapet! Ved å bruke kupongen under kan du utfordre en annen slappfisk (ell. lign.) til å gjøre det samme. Utfordringen kommer på trykk i neste nummer av Vestfolder`n. Her er det plass både til racerne og mosjonistene i koffertklassen!

Klipp her!

Sendes Vestfolder`n

Ja, jeg legger meg i trening med sikte på å delta i vegmesterskapet i landevegsløp og utfordrer _____ til å gjøre det samme.

Dato: _____

Navn: _____

Det skjer i januar

E 18 Stokke

Telt og kontorrigg Lundskogen flyttes til Rv 310 Horten - Borre.

Brurekkverk settes opp langs E 18 i forbindelse med rekkverksutskifting.

Støyskjermer settes opp ved Kjelle og ved Gauterød.

Anlegget Rv 305 ved Sandefjord sykehus startes opp. Motfylling (ferdig), bygging av g/s-veg, støyskjermer, beplantning. Ferdig i mai.

Oppstart ombygging av kryss E 18 - Fv Z-169 i Larvik. Ferdig i mai.

Produksjon av sittegrupper for Halle-vannet. Produksjonen vil skje på Verningen vegstasjon.

Trygg Trafikk melder om:

13.1. Sorggruppa for pårørende etter dødsulukker har møte i Tønsberg.

14.1. Andre kursdag for lærere i Vestfold. Tema: Hva finnes av materiell for grunnskolen + pedagogiske tanker. Livslang lære. Sted: Motorhotellet, Fokserød kl. 9.00 - 15.30.

Vegjordskiftet i Stokke, fra Holmenåsen til Furulund, avsluttes og settes til påanke. Vedtak etter jordskiftelovens paragraf 60 fattes, slik at nyutformede eien-

dommer skal drives fra 1992-sesongen, selv om noen av partene anker.

Ledersamling 16. og 17. januar.

Mulig oppstart Rv 310 i månedsskiftet januar/februar.

Kvalitetskontroll:

Veganlegg: Bommestad kryss Verningen, Fv Z-169. Bruanlegg: Bekkelukking Brekke, Brekke kulvert. Grunnborring: 54 mm og geotekn. tegninger. Teknisk årsrapport -91.

Vedlikeholdsområde 02 melder om vintervedlikehold, utbedringsarbeid på Rv 312, Gravdal - Haugan, skiltvedlikehold/reparasjon, renhold av skilt, kantstolper og reflekspisk, skilting av stikkerne på Fv Z-410, oppsetting av vegmet-stasjoner og ombygging av styrommet på Ås til vegtrafikksentral.

Biltilsynets sensorer på trafikksiden vil bli oppgradert med et sensor kurs på 3 hele uker i januar og februar. Førerprøvene vil bli lagt om i henhold til Vegdirektoratets "nye" modell. Dette er noe som foregår på landsbasis. Dette er et stort løft som Vegdirektoratet har gjort i den hensikt å modernisere førerprøven og etterutdanne sensor korpsset.

Vi gratulerer:

60 år

Trygve Larsen, 9.1.

Grethe Holth, 9.1.

70 år

Albert Nordbakk, 24.1.

75 år

Hans Mayn Anholt, 4.1.