

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 2/19. årgang
5. februar 1992



Arvid Gryte er lam fra livet og ned. For tida kjører han grave-maskin for vedlikeholdet på Andebuvegen.

Maskinfører med pågangsmot

For ca. seks år siden var Arvid Gryte utsatt for en alvorlig trafikkulykke og ble lam fra livet og ned. Allerede to måneder etter ulykken var han på plass i førerhuset på gravemaskinen igjen for å prøve. Nå er han i fullt arbeid for maskinentreprenør Gunnar Halum, og for tida arbeider han for vedlikeholdsområde 02 på riksveg 312, Andebuvegen. Arvid fikk jobben hos Halum i konkurranse med 100 andre søkere.

Side 8 - 9

Miljøanlegg
Side 3

Trafikkvekst
Side 4

Oppstart 310
Side 6 - 7

Audun om kvalitetssikring m.m.
Side 10 - 11

Sykkelby-forslag
Side 12

Vi presenterer
Side 13 - 19

Årets oppfinnere
Side 21

Wulff må svare for seg
Side 22 - 23

Hagen om ts
Side 24

Våre veteraner
Side 25 - 27

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.

*Ingen har det
tryggere enn den
som bor i et luft-
slott.*

Fancy teknologi

Det er ikke mer enn åtte - ti år siden folk i fullt alvor hevdet at alle hjem snart ville ha datamaskiner til å passe på varene i fryseboksen, og at Ola og Kari ville fryde seg over å kunne bestille varer og billetter via modem og bruke databaser i stedet for leksikon. Dagens virkelighet er en noe annen. Riktig nok har pc'en gjort sitt inntog i mange hjem, men den har ikke endret vår hverdag i særlig stor grad.

Hvorfor tok så spåmennene og -kvinnene feil? Jo, de glemte at folk må føle et behov for nyvinninger for at de skal få gjennomslag. At de teknologiske mulighetene er til stede er ikke god nok grunn i seg selv. I tillegg har teknologer en tendens til å betrakte sine medmennesker som nokså lik dem selv både i evner og interesser. Mens virkeligheten er at produkter som man må sette seg inn i for å beherske, aldri vil bli allemannseie om ikke behovet for dem føles spesielt stort. Det er greit nok med kjøleskapet og vaskemaskinen. Annerledes blir det med søking i databaser og læring av dypfryserstyring på pc.

En kan spørre seg om tiden for de store datateknologiske vyer nå er kommet til vår sektor. Vi vet at det arbeides seriøst med systemer som f.eks. skal kunne peke ut raskeste veg på et kart-display i bilen eller skal kunne motta informasjon om vær- og trafikkforhold fra sendere og sensorer på og langs vegbanen. Dette er spennende og interessante utviklingsprosjekter, men vi kan ikke unnlate å peke på at det går meget lang tid mellom hver gang vi faktisk savner en slik innretning i bilen vår. Vi klarer oss utmerket godt uten, og det betyr at vi neppe er innstilt på å bruke så særlig mange hundrelappene på å få denslags installert på dash-bordet.

Vedlikeholdet er nå i full gang med prosjektet "Trafikkstyring og informasjon mot år 2000". Heldigvis ser det ikke ut til at de har tenkt å gå seg bort i jungelen av fancy teknologi,

men beholde beina godt plantet på bakken. Utgangspunktet for trafikantinformasjon må nødvendigvis være trafikantenes behov. I Vestfold har vi sett at de variable skilttavlene fungerer godt, og selv har vi stor tro på utvidet bruk av radio for å gi informasjon i trafikken. Vi tror nemlig utgangspunktet må være at kostna-



**Redaktøren
mener**

dene for den enkelte må være tilnærmet lik null for at systemet skal få noen utbredelse.

Dette betyr ikke at vi skal lukke øynene for alle de spennende mulighetene ny teknologi kan gi på dette området. Som en vegtrafikketat er det en selvfølge at vi skal ha høy kompetanse her. Men vi må ikke glemme at målet først og fremst er å gi trafikanten den informasjonen han eller hun trenger effektivt og uten store kostnader.

**Direkte innvalg til
redaksjonen:**

Jorun, tlf. 033 71704

Erik, tlf. 033 71705

"Miljøanlegg" i Tønsberg

Statens vegvesen Vestfold er i disse dager igang med støyskjermingstiltak langs Rv 308 på strekningen Kjelle - Slottsfjellet. Arbeidet er en del av miljøsonen som er planlagt på strekningen. Arbeidene med gang- og sykkelprosjektet i Stoltenberggt. er p.g.a. været avsluttet inntil videre.



Jorun Sætre Bringaker

- Planene på arbeidene på strekningen fra Kjelle til Slottsfjellet er ventet ferdig i begynnelsen av februar, sier Olav Lervik ved anleggsavdelingen til Vestfolder'n. Anleggsstart er beregnet til begynnelsen av mars måned. Dette er en jobb som er beregnet til ca. 2,5 mill. kr.

Gang- og sykkelvegen langs Stoltenberggt. som er endel av sykkelbyprosjektet Tønsberg/Nøtterøy har kommet godt igang. Her ser vi fra venstre Bjørn Flaatten og Olav Lervik som kikker litt på det som er gjort til nå.

Arbeidet er delt i to, jobben med støyskjermene er startet opp og det er Einar Lunde som er ansvarlig for dette. Fundamenter til skjermene er satt opp og en garasje er bygd om og støyskjerm mot legesenteret er satt opp.

- Det skal anlegges rundkjøring ved utkjøring til Adelsten og de asfalterte grøftene på ene siden skal fjernes, det skal steinsettes på nytt og hele strekningen skal beplantes, sier ansvarlige for anlegget Olav Lervik til Vestfolder'n.



Arbeidene med sykkelvegsprosjektet i Stoltenberggt. i Tønsberg er nå lagt ned foreløpig p.g.a. kulda. - Det ventes at arbeidene blir satt igang igjen i begynnelsen av mars måned, men her er vi hele tiden avhengig av været, sier Olav Lervik. Framdriften har gått over all forventning p.g.a. den milde høsten og forvinteren. Her er det Bjørn Flaatten som har hatt det daglige ansvaret, med seg har han hatt et par lærlinger, bl.a. Knut Paulsen.

Et annet "småanlegg" i Tønsbergdistriktet er breddeutvidelsen fra Ekenes til Bruabekken på Rv 308 på Nøtterøy. Det er en strekning på ca. 750 m og arbeidet er tenkt startet opp i løpet av februar måned.

Miljøanlegget på Kjelle er såvidt påbegynt. Langs den ene siden av vegen blir det nå klargjort og satt opp fundamenter for støyskjermene. Her ser vi Øyvind Røed til venstre og en innleid privat gravemaskinkjører.

Etter ou-prosessen: Snakk ut om følelsene!

Så er alle brikkene på plass i OU-arbeidet vårt. Ressurser er fordelt, personer og oppgaver er plassert på resultatområdene. Noen detaljer gjenstår, men tida er nå inne for evaluering av prosesser og de mer personlige følelsene. Jeg vil invitere ledelsen og organisasjonene til en mer formell evaluering senere, men for egen del vil jeg allerede nå bringe inn noen av mine tanker og følelser.

La meg først si at jeg i stort er godt fornøyd med den systematiske og grundige prosessen vi har hatt hos oss. Men noen erfaringer synes jeg er negative, og la oss debattere disse slik at vi kan gjøre det enda bedre senere.

For det første har jeg en klar følelse av at det flere steder i vår organisasjon er en del usagt. Noen har overfor meg gitt uttrykk for at de ikke har våget å si sin oppriktige mening til prosess og resultat fordi de har vært redd for konsekvensene. Slike utsagn tyder på at takhøyden er for lav. Kanskje har prosessene blitt for lukket i noen faser av arbeidet og i noen deler av virksomheten vår. Jeg er overbevist om at denne noe manglende tillit, skyldes for liten åpenhet og for dårlig kommunikasjon. Åpenhet gir tillit, lukkede miljøer skaper mistenksomhet. Jeg sitter også med følelsen av at der hvor miljøene har vært lukket, har noen blitt beskyldt for å bedrive strategiske og taktiske disposisjoner. Hvis dette er riktig, at noen har markert sine egne eller sine fagmiljøers synspunkter for sterkt uten å ta nok hensyn til fellesskapets interesser, så

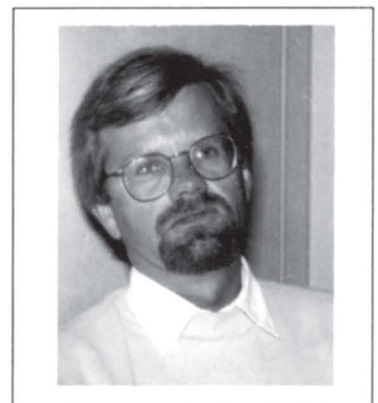
er det viktig at dette blir satt på plass underveis i prosessen. Jeg tror at de aller, aller fleste har hatt et ideelt utgangspunkt, men kanskje noen har blitt for opptatt av egne revirer underveis. Så får vi håpe at dette blir ryddet opp i til slutt.

Jeg er også usikker på hvor stor endringsvilligheten i organisasjonen vår er. Vi er nå enige om de mål virksomheten vår skal ha. Men vil vi være med på å bruke virkemidlene? Vil vi alle være villige til å frigjøre personalmessige og økonomiske ressurser, legge de i potten og bruke de på våre prioriterte områder? Alle svarer ja når det diskuteres generelt, men i praksis har jeg sett eksempler på at viljen, evnen og dristigheten til å endre ikke er godt nok utviklet alle steder i organisasjonen. Vi må nok bli atskillig flinkere til å tilpasse oss nye krav og rammebetingelser. For meg er det et stort tankekors når vi nesten ikke er i stand til å prioritere ned 2% av de oppgavene vi holder på med (ca. 3 årsverk av faste, administrative stillinger) til fordel for nye oppgaver. Her må vi bli bedre!

Jeg har også registrert at ledelsen og organisasjonene har hatt litt uklare rolleoppfatninger i dette arbeidet. Særlig i behandlingsfasen. Personlig synes jeg noen av organisasjonene har vært vel mye opptatt av faglige vurderinger på bekostning av helhetlige løsninger. Kanskje har også ledelsen gjort feil. Jeg vil senere invitere organisasjoner og ledelsen til diskusjoner om hvordan de har oppfattet prosessen.

Kanskje kan fellesmøtet fungere bedre, kanskje kan vi bli enda ryddi-

Ledelsens spalte



gere i vår rolleoppfatning. Jeg vil ikke legge opp til følelseladete diskusjoner, men jeg tror vi kan bli bedre.

Egne følelser kan ingen ta fra en, men de er ikke nødvendigvis objektivt sett riktige. Mitt ønske er at de forhåpentligvis få personer som sitter inne med usagte ting, følelser som kan virke sperrende på senere prosesser, må få de ut nå. Benytt din egen avdeling, funksjon, seksjon til å diskutere og evaluere. Vær ærlig og la det være høyt under taket!

Svak trafikkvekst i høst

Etter halvannet år med trafikknedgang på Vestfoldvegene ser trafikken nå ut til å ha stabilisert seg. Statens vegvesens trafikktelegger

viser en økning på 0,1 % på E 18 ved Gunnestad i Sande i fjorårets fire siste måneder. Året sett under ett registreres det en reduksjon i trafik-

ken på 1,8%. I 1990 var nedgangen 4,0 %. I løpet av 80-tallet økte trafikken på E 18 med bortimot 60 %.

Erik Thomassen

Aktivt informasjonsår

Årsplanen for informasjon i 1992 er klar. Virksomheten står foran spennede utfordringer på flere områder, og dette kommer til å gjenspeiles i informasjonsvirksomheten. Nærmiljøtiltak, E 18, Sydoverveg, "I vegen for deg", piggfrie dekk og Vestfolder'n er de tyngste tiltakene.

Erik Thomassen

Vestfolder'n fortsetter over samme lest som de to siste årene. Det blir månedlige utgivelser med en passende blanding av grasrotstoff og nyheter. De forseggjorte eksterne utgavene som har kommet to (1991: en) ganger i året går imidlertid ut. Ressursinnsatsen i form av arbeid og penger ble for stor i forhold til den nytten vi regner med å ha hatt av dem. I stedet vil det komme små kjappe nyhetsbrev på fire sider som skal ut til våre eksterne kontakter annen hver måned. I tillegg skal det nedsettes et utvalg som skal se nærmere på hvordan den interne informasjonen i etaten kan effektiviseres og settes i system.

Eksternt vil vi fortsatt satse mye på å framstå som miljøvennlige og effektive. Etter planen skal vi til høsten ha ferdig en brosjyre om miljøtiltak i nærmiljøene. Her vil vi ta opp saker som støyskjerming, gang- og sykkelveger, miljøprioritert gjennomkjøring, miljøriktig kjøreatferd osv. og hensikten er foruten å fortelle folk at vi er

opptatt av disse sakene, å spre kunnskap om ansvarsforhold og muligheter der folk bor. Brosjyren er tenkt distribuert til samtlige husstander i fylket.

E 18 - anleggene har vært god PR for Vegvesenet som en effektiv og kostnadsbevisst etat. De siste målingene viser at vi nå har stor tillit på disse områdene. Dette må imidlertid vedlikeholdes og i et år uten vegåpninger kan det bli vanskelig. Driften av anleggene i Horten og i nordfylket vil kunne bidra til dette, men det blir ikke like lett å få gjennomslag som det det har vært. På Sydovervegen står vi ellers foran store utfordringer når det gjelder publikumsinformasjon. Miljøtunnelen gjennom Steinsnes vil berøre mange i nærmiljøet sterkt, og god informasjon vil både være egnet til å profilere Statens vegvesen og forebygge eventuelle konflikter.

"I vegen for deg" - kampanjen vil fortsette i 1992. Det er imidlertid uklart om Vegdirektoratet vil gå inn med en sentral satsing i år. I Vestfold vil vi likevel fortsette omtrent på samme måte som i 1991. Problemet med denne kampanjen er i første rekke at det er vanskelig å måle om den har noen effekt. Da er det annerledes med kampanjen for bruk av piggfrie vinterdekk. Vi har allerede målinger som tyder på at andelen piggfrie kjøretøyer har økt fra 4 til ca. 12 % fra forrige vintersesong til denne. Dette gir en beregnet innsparing i form av redusert asfалtslitasje på hele 1,7 mill. kr. Ikke dårlig tatt i betraktning at innsatsen fra vår side har vært 200.000 kr. Neste år vil vi satse enda mer på dette området.

Utviklingen som registreres på E 18 i Vestfold med relativt sterk trafikknedgang i første tertial av 1991, svakere nedgang i sommermånedene og svak vekst utover høsten, samsvarer med det som er registrert i de øvrige fylkene på Østlandet. Det ser derfor ikke ut til å være noen spesiell sammenheng mellom nedgangen i trafikken på E 18 og veksten i trafikken på jernbanen. Utviklingen i trafikken har nok heller sammenheng med den økonomiske utviklingen i landet. Utover høsten har det private forbruket tatt seg opp, folk er begynt å bli litt mer optimistiske. Det har flere ganger før vist seg at vegtrafikkutviklingen er et finstemt barometer for den økonomiske situasjonen i landet.

Trafikken på andre riksveger i Vestfold har utviklet seg på samme måte som på E 18. På riksveg 308 ved Vrenge (Nøtterøy) viser totaltallene for 1991 en trafikknedgang på 2,2 %. I siste tertial registreres det en vekst på 0,6 %. På riksveg 311 på Olsrød (Tønsberg) er nedgangen 1,8 % for året sett under ett, og veksten 0,6 % i årets fire siste måneder.

To nye kontinuerlige tellepunkter ble tatt i bruk i august i fjor. De er plassert på Lågendalsvegen (riksveg 8) nord for Bommestad og på Bispevegen (riksveg 35) ved Låhne. Begge disse punktene viser en økning i trafikken i siste tertial på 1,5 %.

Høiland fungerer

Anleggssjef Ivar Wulff vil ha en del fravær i forbindelse med forberedelser fram mot avreise til Tanzania i april. Inntil videre vil Karl Høiland fungere som anleggssjef når Wulff er borte. En permanent ordning for permisjonstiden vil man komme tilbake til.

Etter 28 år på tegnebrettet: Første spadestikk på Sydovervegen

Mandag 13. januar tok vegsjefen og ordfører Jon Brække i Borre i fellesskap første spadestikk på nye riksveg 19 (fram til 1.6.: 310) fra Horten havn til Borre kirke. 10. oktober 1963 gikk det første brevet i saken fra vegsjef Alf Torp til byingeniøren i Horten. Allerede den gang anbefalte man den veglinjen som nå skal bygges. Med den lange forhistorien prosjektet har, er det ikke til å undre seg over at det var stor glede blant lokalbefolkningen som var møtt fram for å overvære oppstarten av anlegget.

Erik Thomassen

Egentlig var oppstarten av anlegget fastsatt til april, men stor innsats spesielt fra grunnseksjonen har gjort det mulig å komme i gang allerede nå i januar. Det er grunnen fra "bommene" og nesten ned til Steinsnes som allerede er klar, og det er på denne strekningen anlegget nå kommer i gang. Fortsatt gjenstår det å få avklaring med noen grunneiere lenger nord, men hele parsellen skal kunne tas i bruk til vegformål innen april.

Ved månedsskiftet var alle våre tre gravemaskiner pluss tre anleggsbiler i sving på Sydovervegen. I tillegg er det leid inn en dozer, to gravemaskiner og seks lastebiler. Matjord og vegetasjonsdekket er fjernet fram til Langgrunn, og man er i arbeid med avløpsledninger og tilrettelegging for Langgrunn bru. Anleggsleder er Gunnar Hasle og oppsynsmann Georg Johnsen. Etterhvert vil omkring ti ma-



Tore Kaurin (t.v) og ordfører Jon Brække i Borre tok første spadestikk på Sydovervegen. Det er 28 år siden de første planene ble laget.

skinenheter være i arbeid på anlegget. Hvor mye som etterhvert vil skje i egenregi og hvor mye som vil bli satt vekk til private entreprenører vil være avhengig av hva som skjer med E 18 i nordfylket.

Over 28 år er gått siden vegsjef Alf Torp sendte over et anbefalt linjeforslag for ny innfartsveg fra syd til byingeniøren i Horten. Det henvises i brevet til at tiltakssjefen i byen uformelt har tatt opp spørsmålet om en ny veg med vegkontoret. Vedlagt

brevet fulgte det et bykart hvor fire linjer var skissert, hvorav alternativ IV ble anbefalt. Denne linjen er nærmest identisk med veglinjen som nå skal bygges. På et punkt er det imidlertid en vesentlig forskjell: vegsjefen peker på at vegen bør planlegges med fire felt selv om han antar at det i første omgang bare blir aktuelt å bygge en to-felts veg.

Det hører med til historien at det i 1965 ble gjort en utredning av en fire felts motorveg fra Horten til Tøns-

berg. Der inngikk linjevalget for Sydovervegen på den nordligste delen. I januar 1973 fikk dengang nyansatte Øystein Ludvigsen i oppdrag å lage en hovedplan for ny riksveg 310 fra Horten til Borre. Etterhvert kom flere andre planleggere, bl.a. Ole Johan Lauvstad og Steinar Holstein, til å ha befatning med Sydoverveien. De siste rundene er det forøvrig Ole Johnny Svendsen som har gått.

Hovedplanen ble lagt fram i 1977 og førte til en opprivende strid i Horten. Planen forutsatte en veg i dagen gjennom boligområdet på Steinsnes, og dette

fikk bl.a. velforeningen til å engasjere seg sterkt. Mange hus måtte rives og enda flere ville bli berørt av støy og barrierevirkningen av veien. Gjennom hele 80-tallet pågikk striden, og mangelen på godkjente planer medførte bl.a. at prosjektet ikke lot seg gjennomføre som planlagt i vegplanperioden 1986 - 89. I inneværende vegplanperiode har storsatsingen på E 18 fått førsteprioritet og Sydovervegen falt dermed ut, og da løsningen med miljøtunnel gjennom Steinsnes endelig ble vedtatt i 1990 så det ut til at planen måtte friste en arkivtilværelse i mange år framover.

Innsparelsene på E 18 og ekstraordinære sysselsettingsmidler reddet imidlertid prosjektet etter at flere forslag om ulike bompengeløsninger var forkastet. Nå er anlegget i gang. Når ting først begynte å skje, skjedde det fort. Tanken om å få til en satsing i Horten på grunnlag av E 18-innsparingene dukket første gang opp i januar, og i forbindelse med Regjeringens sysselsettingssatsing i Reviderte nasjonalbudsjett kom signalene om penger til 310 i 1992 og -93.

Lundskog-riggen til Kjelle og Rørestranda

Den gamle riggen på Lundskogen som har vært brukt til E 18-anleggene i Sem og Stokke, er nå på plass i Halvdan Svartes gate på Rørestranda i Horten, like ved det søndre tunnelpåhugget. To av seksjonene er imidlertid flyttet til Kjelle i Tønsberg hvor vi er i gang med et miljøsoneprojekt.



En riggseksjon løftes av lastebilen på Rørestranda. Anleggsrigg for Sydovervegen blir i Halvdan Svartes gt. ved søndre tunnelpåhugg.

- Ingen grunn til å klage, sier Arvid



Arvid Gryte er fornøyd med det meste til tross for sitt handicap. Selv om han er lam i bena er han i full jobb som gravemaskinkjører for firmaet Gunnar Halum i Stokke. Nå jobber han for vedlikeholdsområde 02 langs Rv 312 i Andebu og trives godt sammen med Vegosenets folk.

- Jeg er fornøyd med tilværelsen og ser positivt på framtida, sier Arvid Gryte. Han er lam i begge bena, men er maskinkjører på gravemaskin og graver for vedlikehodet på Rv 312 i Andebu.

Jorun Sætre Bringaker

Denne gangen vil Vestfolder'n presentere en ung gutt på 26 år fra Stokke. Han er ansatt som maskinfører hos firmaet Gunnar Halum og kjører gravemaskin for vedlikeholdsområde 2. Akkurat nå holder han på langs

riksveg 312 i Andebu. Arvid Gryte heter han og er et utrolig positivt menneske tross sitt alvorlige handicap.

For ca. 6 år siden opplevde Arvid en meget alvorlig trafikkulykke. Han satt i baksetet da ulykken skjedde og ble slengt ut av bilen og ut på et jorde i nærheten. Han slo ryggen sin kraftig og det resulterte i lammelse fra livet og ned. Livet til Arvid hadde med ett forandret seg totalt.

Men han ville ikke gi opp - 2 måneder etter operasjonen måtte han prøve hvordan det var å sitte i en gravemaskin igjen! Det fikk han ordnet og

mens han satt der og hørte på radioen, ble det spilt en låt av Bjørn Håland med tekst: "Velkommen hjem igjen". - Da kom tårene i øyekroken, innrømmer Arvid, det var så sterkt for meg at det kommer jeg aldri til å glemme. - Jeg bestemte meg da for at jeg skulle greie å kjøre gravemaskin igjen, forteller han videre og det har han greid og føler at han mestrer det godt.

Når han skal inn i gravemaskinen kjører han bilen inntil og greier å stå noen sekunder på bena (muskelkramper) før han tar tak i et håndtak og drar seg opp med armene. Da Vestfolder'ns utsendte lurte på hvordan hun skulle komme opp, kom det en

rask kommentar fra Arvid: - Når jeg kan greie det, da..... Ingen kommentarer!

Arvid trives med jobben sin. Selv om han må ha hjelp til de tyngste løftene har han innrettet seg slik at han kan vedlikeholde maskinen selv. Drar seg opp med hendene og aker seg rundt osv. I de siste dagene er det blitt montert laser på gravemaskinen slik at han kan greie seg selv over lengre tid når det gjelder trauingen av grøftene. Han kan da se på lampene som viser høyden på grøfta til enhver tid.

Da han søkte på jobb som gravemaskinkjører hos Gunnar Halum var det rundt 100 personer som hadde ringt. Men det var Arvid som fikk jobben og det er han glad for. Han føler han har fått jobben i konkurranse på lik linje med andre og han føler seg respektert for den han er - medlidenhet vil han ikke ha. Dette sier litt om firmaet han jobber i - reallt og modig gjort!

En annen jobb han også godt kunne tenke seg var å kjøre lastebil. Tanken om det har kommet i det siste og hvis det noen gang kan la seg ordne, har han lyst til å prøve det. Da må det selvfølgelig endel spesialutstyr til, men tanken er i hvert fall der.

Arvid liker seg godt når han jobber for Vegvesenet. Miljøet blant gutta er fint og han føler at han blir behandlet på samme måte som alle de andre. Litt erting og mobbing som hører til i dette miljøet er bare positivt. Han liker ikke å føle at han er til belastning for noen og det er han ikke sammen arbeidskollegaene i Vegvesenet. Stadig kommer noen bort og slår av en prat mens han sitter i gravemaskinen.

Når de skal spise midt på dagen blir han bært inn i brakka av en de han jobber sammen med. Det har blitt en naturlig ting i hverdagen for de som jobber sammen med Arvid. Da slipper han å plundre med rullestolen for å flytte seg fra gravemaskinen til brakka.

På fritiden er Arvid minst like aktiv som han var før ulykken. Han er mye sammen med venner og er mye ute i naturen og så driver han litt jakt. For å komme seg ut i skogen har han fått



Her er Arvid på plass i gravemaskinen hvor han tilbringer endel timer og hvor han trives meget godt, særlig når han jobber for Vegvesenet.

seg 4-hjuls motorsykkle og den er god å ha.

- Det verste jeg vet er folk som klager, sier Arvid. Etter ulykken har jeg stadig fått henvendelser fra handicaporganisasjoner osv. - Det er ok, men jeg orker ikke være med på all denne klagingen. Jeg har det bra, klarer meg selv og fungerer i jobb osv. Jeg har tross alt mange ting å være takknemlig for her i livet. Vi må kunne greie å se framover og tenke positivt og innrette oss deretter, sier Arvid videre.

Vestfolder'n har spurt noen av våre egne om hvordan det er å jobbe sammen med Arvid. Her kom det fram bare positive reaksjoner. Arvid er en glad gutt og det positive humøret hans smitter over på de andre. De betrakter han som en av gutta uten å

tenke på at han har et handicap. Det er en selvfølge at de hjelper han hvis han trenger det. Men dette å være sammen med Arvid har også gitt dem noe å tenke på. Et slikt pågangsmot finnes det vel neppe maken til!

Vestfolder'n takker Arvid for praten og ønsker lykke til videre!

Gjør jobben skikkelig med en gang

Under brukonferansen i Bergen 14. - 17. oktober 1991, tema prosjektorganisasjon og kvalitetssikring stilte Ivar Jarle under sitt innlegg med tittel "Kvalitetssikring" dette spørsmål:

"HVORFOR HAR VI IKKE TID OG PENGER TIL Å GJØRE ALT BRA MED EN GANG, MEN GOD TID OG NOK PENGER TIL Å GJØRE DET OM ETTERPÅ"

Etter dette utsagnet kom han med en rekke eksempler fra forskjellige steder i Vegvesenet og forhold mellom kvalitetssikring og produktkvalitet ved oljeinstallasjonene i Nordsjøen og i annen norsk og utenlandsk virksomhet.

Hvordan er kvalitetssikringen hos oss og hvordan har den vært gjennom tidene? Jo, stort sett slik som Ivar Jarle har beskrevet. Ser vi på forholdene før siste verdenskrig så ser det ut til at avviket mellom planer og utført arbeid er relativt små. Under siste verdenskrig ser det ut til at forholdene er blitt suksessivt verre og at det senere ikke har vært mulig å rette opp disse forhold på en rimelig måte.

Jeg skal dra noen eksempler: En veg ble planlagt og kostnadsberegnet med en oppbygning av knust fjell i overbygningen. Arbeidene ble utført med telefarlige masser tatt i et grustak. Besparelse i anleggsfasen ble 2.6 % etter det jeg regnet ut. Konsekvenser?



Sparing i anleggsfasen kan gi økte utgifter til vedlikehold, skriver Audun Nordbotten i denne artikkelen.

Vedlikeholdskostnader etterpå ble flere ganger høyere enn om planene var blitt fulgt og aksellasten for lav i forhold til planlagt.

Tukle ikke med retten til å bruke egen bil!

Det er med undring jeg leser referat fra driftsmøte nr. 7/91 og ser at ledelsen igjen har begynt å tukle med reiseregulativet og bruk av egen bil på tjenestereiser. Det som er helt klart er at ledelsen skal legge opp en driftsplan og bestemme hvor mye som budsjettmessig kan avsettes til de forskjellige virksomhetene. Det er også klart at ledelsen ikke kan beordre den enkelte flere og mer kompliserte arbeidsoppgaver enn det budsjetter og nødvendig reisevirksomhet tilsier.

Retten til å nytte egen bil er i rundskriv 5/70 Pk tillagt stilling innenfor følgende kategorier: vegsjefer, driftsjefer, ingeniører, kontorsjefer, bilsakkyndige, juridiske saksbehandlere, jordskifte kandidater, teknikere og oppsynsmenn. Dette rundskriv var en direkte oppfølging av Stortingsvedtak gjort 20. mai 1969 og som omfatter flere grupper i statsforvalt-

ningen. Innenfor disse kategorier ansatte er det ikke nødvendig å søke om å nytte egen bil på tjenestereiser. Melding om at kjøringen begynner er tilstrekkelig. Det er imidlertid en forutsetning at reiseregulativets bestemmelser og budsjetter overholdes.

Ser vi på de viktigste bestemmelsene i reiseregulativet så kan følgende nevnes: Paragraf 4 sier i prinsipp at reiser skal foretas på den for Staten hurtigste og billigste måte alle forhold tatt i betraktning. Paragraf 9 sier noe om veglengde og paragraf 10 sier noe om samtykke til bruk av eget skyssmiddel.

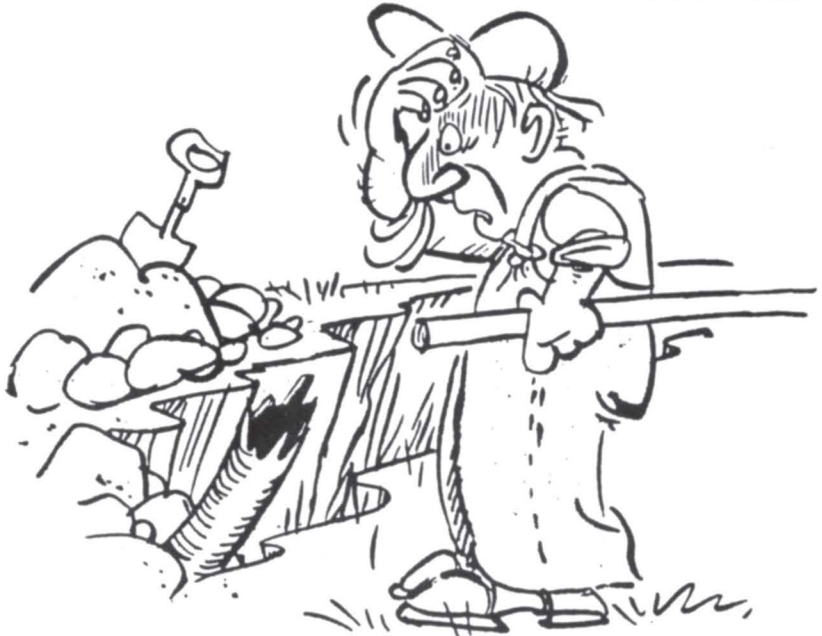
Under mine reiser sammen med byråsjef Høstan i den perioden jeg var tilknyttet NITOs landsstyre for vegstaten gjorde han meg oppmerksom på at den som var gitt samtykke til bruk av egen bil på tjenestereiser i

overensstemmelse med Stortingets vedtak ikke kunne beordres til å kjøre arbeidsgivers bil på deler av sine tjenestereiser. (Dette gjelder selvfølgelig innenfor det området hvor bil gir den beste økonomi.) Som Statens forhandler sa han: "En gitt tillatelse er en tillitserklæring som må respekteres av ledere i Staten".

Den eneste grunnen jeg kan se for å kjøre en blanding av egen bil og Vegvesenets bil er å skjule de reelle utgifter på en slik måte at utenforstående ikke finner disse. La oss være reelle og slutte med bortforklaringer. La oss lage arbeidsplassene slik at det er en naturlig sammenheng mellom effektivitet, reiser, økonomi og personalpolitikk. Greier vi ikke dette, så er det en falitterklæring til oss selv.

Audun Nordbotten

Under et anlegg ble jeg tilbudt grus fra et grustak. Laboratorieprøvene viste at massene var telefarlige. Eieren tilbød da grusen ganske billig og sa samtidig at oppsynsmannen og jeg kunne få materialer til og oppsetting av hver vår garasje om vi kjøpte grusen. Vi sa nei. Litt senere ble grusen kjøpt av en annen i Vegvesenet og benyttet i en vesentlig viktigere veg enn der den først var vraket. Tåler vegen Bk 10? Nei, ikke uten forsterkning.



Et anlegg var planlagt med skråninger 1:2, overbygning av knust fjell, og dekke av asfalt. Under avlevering ble det konstatert denne utførelsen: Skråninger 1:1 1/2, overbygning av ustabil grus, og dobbelt overflatebehandling som dekke. Disse beslutningene ble tatt på byggemøter hvor kun anlegget var til stede og var gjort for å spare penger. En ting er sikkert: anlegget sparte og vedlikeholdet tapte mer enn det sparte. Det kan her nevnes at det ofte er avvik mellom planer og det som er utført i marken. Dette innebærer at vedlikeholdet ikke kan stole på godkjente gamle planer når vedlikeholdsarbeider skal utføres.

En trend gjennom tidene har vært at det under vegavleveringer ol. skal holdes kjefte om manglende kvalitets-sikring og avvik fra planene. Det kunne jo hende at utenforstående som presse eller lignende kunne bli underrettet. Det blev i perioder brukt mye energi på å holde brysomme personer borte fra avleveringene. Eventuelle merkadader og kommentarer fra dette personal ble suverent lagt til side som uinteressant og ikke nødvendig å ta hensyn til. Det ble videre hevdet at dette personal la seg opp i noe de ikke burde. I den helt senere tid ser det ut til at det er lettet litt på ømtåligheten mot kvalitets-sikrings-bemerkninger fra personell som stiller spørsmål og som ønsker kvalitets-sikring og oppfølging.

Går vi litt tilbake i betongdekkenes historie så finner vi at de første betongdekker (lagt først på 1930 tallet) ble lagt på et tynt gruslag. Etterhvert som erfaringer ble høstet så ble gru-

slaget økt. I 1940 ble det nyttet 80 cm. ikke telefarlig grus under betongdekkene. På 1950-tallet økte gruslaget til 90 cm idet erfaringene sa at ved tynnere overbygning ville betongen sprekke i forbindelse med telehiv. Erfaringene har vist at telen også skadet disse dekker. Noe senere ble det nyttet 120 cm. knust fjell under asfaltdekkene på E-18. Så kom Klinestad - Langåker og der ble vegens overbygning under betongdekke satt til 45 cm. Det kan spørres, hvor var det blitt av erfaringene og kvalitets-sikringen - kvalitetskontrollen. Det manglet ikke på advarsler, men disse ble ikke godtatt som reelle. Senere har vi hatt god tid og mye penger til å lappe sprekker, skifte ut bærelag, støpe nytt dekke på ett parti, konsulenthjelp, laboratorieundersøkelser, drenerer, slipe, lappe, og til sist legge på asfaltdekke på det teleskadde oppsprukne betongdekket. I tillegg har trafikantene kost seg med omkjøringer, trafikklys og andre finurlige hindringer. Tilleggs-kostnadene med disse arbeider og trafikkforsinkelser er spredd over et stort spekter og er umulig å rekonstruere, men summen er på mange millioner kr. og antagelig vesentlig større en om arbeidene var gjort kvalitetsmessig første gang.

I Vestfold går telen ned over 2 m. på kalde vintre og det gjenstår å se om betongdekkene gjennom Sem og Stokke forblir uskadde. Her er det etter planene nyttet 78 cm. telefrie masser under betongdekket. Erfaringer fra tidligere sier at dette er for lite. Såvidt jeg vet nytter Telemark og Buskerud 1.5 til 1.6 m. knust fjell under asfalt-

dekkene på nye motorveger for å prøve å unngå teleskader.

Under inspeksjon av bruer er det ikke vanskelig å se hvem som har vært byggeansvarlig idet de samme feil og mangler eller den samme kvalitet går igjen over hele spekteret.

Som en kuriositet kan jeg nevne at jeg først på 1960 tallet var på et 4 ukers kurs ved Veglaboratoriet og lærte oppbygning av vegkroppen. Det jeg lærte der fikk jeg senere ikke lov til å bruke i Vestfold, da det blev påstått at det var for dyrt. Senere, i 1985, holdt Veglaboratoriet kurs i Tønsberg om akkurat det samme temaet og med samme innhold. Jeg sa til overing. Eirem fra Veglaboratoriet at dette var jo akkurat det samme som han la frem tidlig på 1960 tallet og spurte om Vegvesenet ikke hadde dratt nytte av tidligere erfaringer og forskningsresultat. Svaret var: Ja hadde vi enda gjort det, så hadde vi idag hatt mye bra veg i Norge idag.

Det sies at det er dyrt å være fattig, men det er enda dyrere å måtte bygge om flere ganger for å oppnå et brukbart resultat.

Skal vi i fremtiden skaffe frem kvalitets-sikring så må vi besvare Ivar Jarles spørsmål slik: **SETT KRAV TIL KVALITET OG BYGG INN DENNE KVALITET, BRUK LITT EKSTRA TID OG PENGER MED EN GANG FOR Å SPARE TID OG PENGER ETTERPÅ.**

Audun Nordbotten

Hvordan kan Tønsberg bli en *virkelig* sykkelby?

Tønsberg har ikke blitt en sykkelby i praksis selv om vi har fått sykkelbyprosjektet Tønsberg/Nøtterøy, sykkelkonferanse, konkurranse med Sandnes om Norges sykkelby nr. 1, sykletil-jobben-aksjon, rød sykkelveg langs Stoltenberggt. osv.

Tønsberg vil ikke bli en virkelig sykkelby før minst to viktige forutsetninger er tilfredsstillt:

1. Det må være lagt fysisk til rette i form av et sammenhengende sykkelvegnett slik at det er lett og sikkert og fristende å bruke sykkelen til/fra og i byen.
2. Sykkelbruken må øke vesentlig fra dagens nivå, dvs. at folk virkelig bruker sykkelvegnettet, også utenom sommermånedene.

Den første forutsetningen er man godt i gang med å tilfredsstille, selv om

mye fortsatt mangler. Dessuten er sykkelvegnettet langs de fleste innfartsvegene så pass godt utbygd at manglende sykkelveger ikke kan brukes som unnskyldning for ikke å sykle for store deler av befolkningen, f.eks. innenfor 5 km fra sentrum.

Vi kan alltid legge fysisk til rette for bruk av sykkel, det er bare et spørsmål om penger og vilje til riktig prioritering av pengebruken.

Derimot er det ikke så enkelt å innfri den andre forutsetningen. Vi kan ikke forvente at det skjer av seg selv, bare vi har inngrodde vaner, holdninger og tradisjoner (eller mangel på slike) å gjøre.

10.000,-kr-spørsmålet blir derfor:

- Hvordan klare å endre disse vanene og holdningene?

- Hvordan få det til å bli en tradisjon i Tønsberg-området å sykle til jobben og ellers?

- Hvordan oppnå at sykkel blir et naturlig førstevalg når man skal flytte seg innenfor en overkommelig sykkelavstand?

For å kunne gi svar på spørsmålene mener jeg det er nødvendig å gå "til kilder", nemlig de potensielle syklisterne som bor innenfor aktuell sykkelavstand fra Tønsberg, og stille noen andre spørsmål:

- Hvorfor sykler du ikke i dag? eller

- Hva skal til for at du skal begynne å sykle?

De svarene man får vil etter min mening være nødvendige forutsetninger for å lykkes i det videre arbeid med å gjøre Tønsberg til en sykkelby, ikke bare pr. definisjon, men også i praksis. Dermed kan man ta fatt i de "unnskyldninger" eller mangler som framkommer gjennom svarene og rette innsatsen der den burde få største effekt, både ved fysisk tilrettelegging og aksjoner/kampanjer.

Mitt råd til sykkelbyprosjektet blir derfor:

Gjennomfør en markedsundersøkelse ("Hvorfor sykler du ikke?") med utgangspunkt i spørsmålene ovenfor før sykkelsesongen 1992 og legg løpet for det videre arbeid etter de svarene.

Øystein Ludvigsen



Skal Tønsberg virkelig kunne bli en sykkelby, må vi jobbe mer med å kartlegge hvorfor folk ikke sykler og sette inn innsatsen der den kan få størst effekt.

Vi presenterer:



Anlegget - vegseksjonen

Anleggsavdelingens vegseksjon tar seg av nyanlegg av vegger i egenregi.

Arbeidsoppgavene er allsidig og spenner fra bygging av gang- og sykkelveger og motorveger til støyskjermer, rasteplasser og miljøsoner. Vi arbeider i nært samarbeid med maskinavdelingen og private maskin- og lastebileiere som gjør den maskinelle del av jobben for oss. Vi har dessuten en liten stab som utfører alle stikings- og oppmålingsoppdrag under produksjon.

Vi har en stabil og dyktig arbeids-

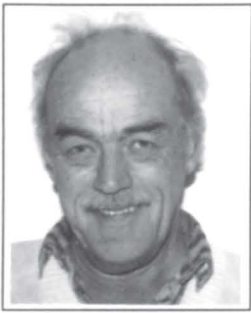
stokk som takler de fleste oppgavene. I 1991 omsatte våre folk for 68,3 mill. kr (entrepriser, eiendomserstatninger, planlegging og brukarbeid er ikke tatt med her).

I 1991 var det største prosjektet i egenregi E 18 i Stokke. I 1992 er bygging av Rv 310, Horten - Borre det største vegprosjektet foreløpig, men bygging av gang- og sykkelveger og miljøprosjekter har også høy prioritet. Denne siste type anlegg er veldig krevende på grunn av alle detaljene. Den største oppgaven for oss i de kommende år vil utvilsomt bli byg-

ging av ny E 18 i nordre Vestfold, men vi venter fremdeles på vedtak. Staben i utedriften består for tiden av 7 oppsynsmenn, 18 fast ansatte tjenestemenn og 6 lærlinger.

I de kommende åra vil vi i større grad enn før måtte regne egenregikalkyler for å konkurrere med de private om jobbene. Dette må vi ta som en utfordring og etter innsatsen de siste åra å dømme burde vi ikke ha problemer med å skaffe oss nok oppdrag.

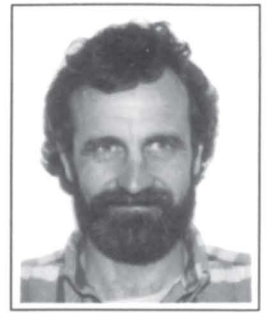
Leif Kjølén



Kjell Karlsen



Per Olav Wierød



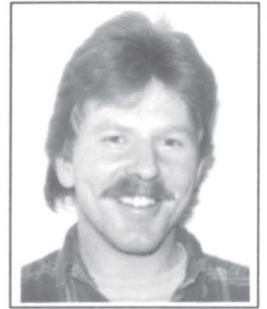
Tormod Sandene



Georg Johnsen



Jan Sigurd Torp



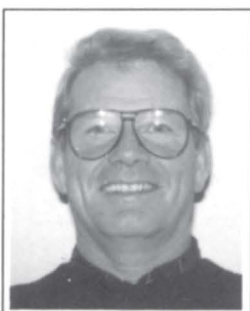
Morten Roberg



Torleif Henninen



Nils A. Lindholm



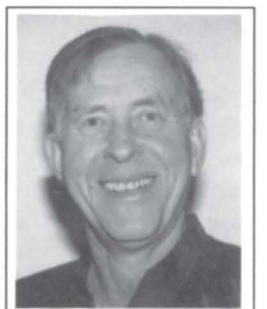
Tormod Delesand



Per Dag Nordkvelle

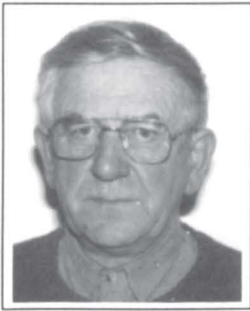


Svein Koppen

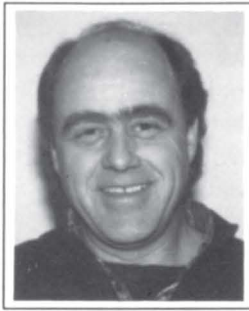


Nils Anton Mehammer

Anle Vegsek



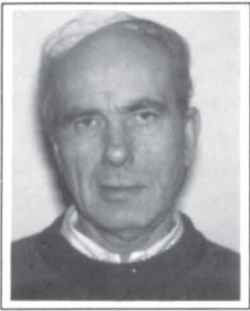
Halvor Garvik



Vidar Rehn



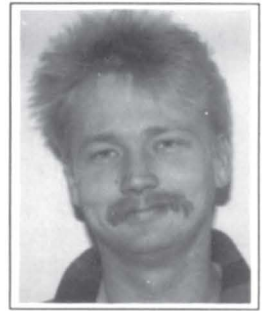
Arthur Bukten



Johannes Aasrum



Grethe Mehammer



Trond Bergström

gget sjonen



Dag Runar Haugen



Bjørn Flaatten



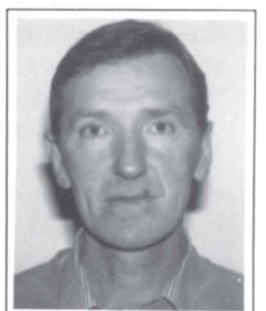
Arnfinn Solberg



Kristin (Tine) Sande



Olav Thorsen



Øyvind Røed

Kjell Karlsen, født 18.4.1935. Han er altså 55 år, men oppfører seg enkelte ganger som han skulle være godt under 20 år. Før han begynte i Vegvesenet jobbet han som sjåfør i langtransport, og kjørte mye rundt om i Europa. Han startet i Vegvesenet i 1975 på Ulaveien. Kjell har vært på anleggsavdelingen i stort sett alle år, og jobber nå som fagarbeider. Av fritidsinteresser kan nevnes campingliv, fremfor noe annet. Så fort fredagen kommer drar han opp til Seljordvannet og blir der i helger, så vel som ferier, det være seg vinter eller sommer. Kjell er et skikkelig muntrasjonselement ute på anlegget. Rett som det er, slår "Karlsen" til (i dobbelt forstand), til sorg for noen og glede for andre.

Per Olav Wierød, Født 23.12.1966. Sivilstand: gift (1 år nå!). Han bor på en gård i Hvarnes, og driver denne. Per Olav begynte så smått i Vegvesenet i april 1989 med sommerjobb, og ble fast ansatt i september 1989 - som 2. generasjons vegarbeider. Han er utdannet snekker, men har også fagbrev i bygg- og anlegg i Statens vegvesens regi. Av hobbyer kan nevnes jakt og friluftsliv, og foruten dette kjører han turbuss for Lindhjem i helgene. Tidligere jobbet Per Olav for Molteberg Elektriske i Larvik. Han tok lastebil-"lappen", og begynte å kjøre tippbil, og drev med alt annet vanlig anleggsarbeid hos en mindre entreprenør. Deretter ble han ansatt i Vegvesenet, og liker seg veldig godt her.

Tormod Sandene, født 25.1.1956. Tormod begynte i Statens vegvesen i 1973 på Farris-anlegget/Bommestad-anlegget, og har jobbet på miljøanlegg og små og mellomstore anlegg siden, hvor han også har hatt ansvar for stikning. Han har jobbet som formann i de ca. 10 siste årene. Tormod har også en karriere som kokk i garden bak seg, samt repetisjonssøvelser, og det verste er at de fleste har overlevd maten han! Av fritidssysler kan det nevnes at han har stått i mål på Larvik Turns A-lag, men nå slenger han innom på B- og Old Boys-kamper, og har også vært engasjert som trener av Larvik Turn. Tormod er også gårdbruker, i likhet med flere andre ute på anlegg, og driver dette med nøy hånd.

Halvor Garvik, født 8.2.1928. Halvor er 64 år, men holder seg meget godt i forhold til alderen, noe som kanskje kommer av at han er Telemarking? Han har vært ansatt på anlegget siden 1967, først som oppsynsmann-assistent og siden som oppsynsmann. Når han ikke er i statens tjeneste, driver han som bonde, og er ofte å se på vegen mellom Seljord og Larvik. Halvor er veldig interessert i jakt og fiske, og gjør hele tiden iherdige forsøkt på å verve Kai Larsen til mannfolkbladet "Friluftsliv". Han er også en lidenskapelig samler av kniver, klokker og børser, og har etter hvert fått en anseelig samling.

Vidar Rehn, født 4.4.1950. Vidar er født og oppvokst i Ramnes (nå bosatt i Våle). Etter grunnskolen gikk han i lære og ble nesten verktøymaker, men dette er en helt annen historie. Han gikk så over til å kjøre lastebil i to år før han kom inn i anleggsbransjen, hvor han siden har vært. Under arbeidet i en rekke private entreprenørfirma, tok han maskinførerkurs, og kom etter hvert til å fungere som arbeidsleder. Vidar begynte i Vegvesenet og anleggsavdelingen som spesialarbeider i januar 1991, og har fulgt E18 Stokke-anlegget helt inn i slutfasen. Som en mann med utpreget godt humør har han under arbeidets gang også forsøkt å tilbringe sin kvinnelige lærling og assistent en smule kultur. Dette har vært både velment og underholdende for omvigelsene, men resultatet kan nok bestrides. Vidar er også en uheldelig hobbyfisker, og jakter i de fleste former på svømmende bytte. I hjemlige trakter er han sterkt engasjert i Våle Ungdomslag. Han samler også litt på balltrær, og bruker ellers mye tid på hus og hage.

Arthur Bukten, født 21.10.1930. Arthur er fra Hvarnes og dermed ekte-Lågendøling. Han er også en av de mest erfarne fagarbeiderne på avdelingen. De 20 første årene som yrkesaktiv tilbrakte han i Treschow-Fritzøe - bare avbrutt av tre avstikkere til Sørishavet på hvalkokeri. Bygningsbransjen stod så for tur: 7 år med Buer & Buer i Drammen, Lier og Kongsberg. I 1974 ble så Arthur ansatt i Vegvesenet, og startet da på anlegget Bommestad/Farris-eidet. Derfra bar det videre til Lågenanlegget samt Lønnskollen, Elveveien og Revetal. Også driften i Kjellertunnelen har han fått

med seg. Fra 1989 til -91 har han vært tilknyttet E18-anlegget Sem/Stokke, hvor han i en sterk kombinasjon med Leif Kihles graver, har kjempet seg fram mangfoldige grøftemeter. På fritiden har det blitt tid til mye friluftsliv, og slikt sett bør jo Arthur gunstig til. Innsjøfiske er en hobby han setter pris på - og her deltar også fruene med glede.

Georg Johnsen, født 28.5.1949. Georg er oppvokst på Slagentangen, og der bor han fremdeles. Han utdannet seg til ingeniør etter 3-årig teknisk skole i Sandefjord og Oslo. Sitt første arbeidsår tilbrakte han til fjells med stikning for A/S Linjebygg i Hemse-dal/Lærdal. Han returnerte så til lavlandet hvor jobb i Vegvesenet fulgte i 1972. Etter en kort periode som teknisk tegner og tre år som oppsynsmann-assistent, tok Georg tilleggsutdanning og ble oppsynsmann i oktober 1976. Kursen gikk mot Tanga i Tanzania i 1987, hvor han deltok i prosjektarbeid for NORAD. Passe brunbarket vendte han tilbake til anlegget E18 i Stokke, og begynte på Vegvesenets anleggslederskole. Siste halvår av 1991 ledet han arbeidene på Gauterød og i Stoltenberggate i Tønsberg. I disse dager er Georg i ferd med å starte driften på det nye anlegget Rv 310, Horten - Borre. Hans organisatoriske evner ble positivt demonstrert som medarrangør av siste års vegfest - hvor han også ble avslørt som Vegvesenets slueste punsjblender. I tillegg til å bruke tid på hus og hage, bedriver Georg camping på vinterstid. Videre har han påbegynt en karriere som korsanger i hjemtraktene - men noen solodebut er visstnok ikke planlagt.

Jan Sigurd Torp, født 12.3.1954. Jan er Sandefjording og begynte yrkeslivet som læregutt på Framnæs Mek. Verksted, der han arbeidet som platarbeider fram til 1981. Deretter fulgte 4 år som maskinreparatør for Store Norske Kullkompani på Svalbard. Jan bosatte seg i Sandefjord igjen i 1985 og jobbet for entreprenørfirmaet Ole J Lysaas. I 1989 fikk han jobb som spesialarbeider i Vegvesenet - noe han gir uttrykk for å være svært tilfreds med. Jan startet med grøftarbeider på E18 Sem - Stokke, og har siden januar 1990 fungert som materialforvalter på samme sted. Han får snart ny MAN firehjulstrekket og vil kun-

ne levere enda raskere. Jan er blant de som i fjor fikk fagbrev etter paragraf 20-kurs. Ellers gir han uttrykk for å være en hjemmets mann, og bedriver etter eget utsagn hagearbeid med entusiasme - dog med begrensninger satt av hans overordnede. To ganger i uken holder han fysikken i orden med Nan Budo - en karateform. Til alt hell for kollegaene er han en fredelig mann, og ingen har hittil vært brukt som treningsobjekter.

Ole Skjelland, født 24.8.1948. Ole er en eksplosiv personlighet - dog helst i jobbsammenheng. Han er nemlig skytebas her på avdelingen. Ole kommer fra Andebu, hvor han fortsatt bor, og stakk til sjøs i ung alder og holdt seg på havet til han mønstret av i 1968. Deretter fulgte arbeid på fjellanlegg for en rekke entreprenører - skytebas ble han etter 3 år i lære. I 1978 begynte Ole i Vegvesenet, der han deltok på bl.a. Lønnskollen, Vrengen bru og Svelvik, før han endte på E 18 Sem - Stokke. Her har han til tross for en anseelig mengde salver, ikke klart å treffe noen av oss andre. Som et biprodukt ser også skjæringene bra ut, men han har også en rekke andre oppdrag utenom skytinger bak seg. Oles mest fremtredende interesse er velvalgt; når vinteren er på sitt mørkeste, pakker han koffert og frue og setter kursen mot lys og varme. I disse dager befinner han seg på en øy i Siambukten.

Torleif Henninen, født 31.10.1938. Torleif er Finnmarking og har sine røtter i Porsvik, Sør-Varanger. Slik ble det at han i ung alder ble deltaker i dramaet under ødeleggelsene og evakueringen av Finnmark i 1944-45. Hans første yrke var tømmerhogger, før han begynte med boring i A/S Syd-Varangerr gruver i 1957. Fram til 1977 har han jobbet på diverse anlegg før han slo seg til ro i Vestfold og fikk ansettelse som spesialarbeider i Vegvesenet. Etter Svelvik, Hella og Holmestrand, jobbet han ca. 2 år på bruavdelingen. Fra januar 1991 har han vært på E 18-anlegget i Stokke og flytter nå til det nye anlegget Rv 310, Horten - Borre. Torleif har hytte i Vassfaret der han kan få ro i sjelen - når det måtte trenge. En annen stor interesse er foto og video og han har da også kamera med som trofast følgesvenn på Vegvesenets turer. I tillegg til å være en god forteller av

anekdoter fra sitt hjemsted, skal det sies til Torleifs fordel at nevnte videovirksomhet under turene ikke har ført til annen plagsom oppfølging enn at deltakerne har kunnet se hvor i verden de har vært!

Øyvind Røed, født 23.7.1947. Øyvind er en ekte frisksporter. Dette gir seg eksempelvis utslag i at du en stummende mørk vintermorgen kan møte et menneskelig lyn, iført hjelm og etthjulsdreven tindebestiger/sykkel susende over pukken mot tilhørende brakke. Han har bl.a. vært lastebilsjåfør og trålet Europas hovedveger i årene 1974-85, før det ble på tide å kaste anker. Stedet ble Sandefjord, hvor han kom til å tilbringe 4 år som bygningsarbeider hos Ole J. Lyngaas. I 1989 begynte Øyvind i Vegvesenet som spesialarbeider og har siden jobbet på E 18-anlegget i Stokke og kjenner det meste av rør og grøfter i området. Han har også fagbrev etter paragraf 20-kurs. Øyvind holder seg i bedre form enn de fleste - som aktiv både på sykkel, ski og langdistanseløping. Den store lidenskapen har dog vært motorsport; han har 15 år bak seg som motorcross kjører, og tilbrakte to sesonger som proff i Frankrike!

Johannes Aasrum, født 1.7.1933. Johannes er oppvokst på gård... Han arbeidet først på sagbruk, men dro så på hvalfangst. Tilbake til hjemlige trakter forpaktet han en gård i noen år - før han begynte i Vegvesenet våren 1963. Han startet med å kjøre lastebil på vedlikehold og fikk deretter en allsidig praksis. I et par år kjørte Johannes gravemaskin i Sande og syd for Holmestrand før han fikk jobb på sentrallageret frem til 1972. Deretter ble det borvogn tilknyttet motorvegen ved Farriseidet, etterfulgt av oppretting på samme sted. Siden var det ringvegen rundt Tønsberg, Gokstadveien og Elveveien. Johannes er fagarbeider og ble formann i 1987. Med sin lange fartstid har han merket seg betydelige endringer i driftselementer - med stor overgang fra manuelt arbeid til dagens preg av ren maskindrift. Tidspresset var lavere den gangen han startet, men han setter pris på at arbeidet etter hvert er blitt mer interessant og utfordrende. Etter tidligere ha drevet aktiv idrett, fikk Johannes senere hendene fulle med familie, hus og hage, men han har sørget for å få utvidet horisonten

med reisevirksomhet - noe han setter pris på.

Grethe Mehammer, født på Stord 14.1.1968. Flyttet til Vestfold i 1984 og begynte som praktikant i stikning på E 18 Fokserød i 1986. I 1988 begynte hun på Lundskogen og arbeidsområdet ble her oppfølging av rapporter, regninger, skrivejeneste, sentralbord etc. Hun gjennomførte høsten/vinteren 90-91 teoridelen til fagarbeiderutdanning, paragraf 20-kurset. Grethe liker aktiv fritid. I VEGA har hun deltatt både på herre og damelaget i fotball. Litt bowling har det også blitt, men best har hun gjort det i miniatyrskyting der hun i 1989 fikk 3. plass og i 1990 tok 1. plass i VM (Vegmesterskapet for hele landet). Grethe bor nå i Holmestrand og benytter her de fine mulighetene til jogging og turer i skog og mark. Grethe har fått permisjon fra 1. februar for å prøve seg i ny kontorjobb på Akershus vegkontor.

Trond Bergstrøm, født 5.12.1962 i Holmestrand. Her vokste han opp til full størrelse, ca. 2 meter. Etter ferdig gymnaset i 1982 fikk han praktikantjobb 1 år ved tunnelanlegget i Holmestrand og senere Svelvikanlegget RV 319. Deretter ble det diverse jobber hos diverse bedrifter i Holmestrand distriktet. Fibo, Huseby, Titanduk, Hof fjellsprengning m.fl. I 1985/86 ble det nye 13 måneder i Vegvesenet og hvor E 18 Fokserød var arbeidsstedet. Tok deretter 1-årig kveldsutdanning til fagbrev. Senere ble det 2-årig kveldsskole med utdannelse til teknisk assistent og driftsøkonom. Sprengningssertifikat ble det i 1990. Fast ansettelse ble det fra februar 1987. Arbeidsstedet har hovedsaklig vært E 18 anleggene i Sem og Stokke, siste året som midlertidig formann for rørleggingsarbeidene. Trond er stein-gal. Fant som 12 åring sine første bergkrystaller. Senere har interessen for mineraler bare økt. Sist år ble det hele 98 reisedager rundt i landet til besøk i gamle gruver, steinbrudd osv. Trond ser fram til anlegget starter i nordre Vestfold, da det her er flere områder som er geologisk interessante. Trond har påtatt seg å lage en liten utstilling på kontorriggen på Barstad over bergarter og mineraler som finnes langs den nye vegen.

Morten Roberg, født 15.9.1960 i Ramnes. Flyttet 12 år gammel til Stokke, men bor nå i Sandefjord. Morten begynte som lærling i bakerfaget i 1974. Etter 3 år som lærling ble det 5 år som baker. Han er ekspert på bløtekaker. Morten fikk etter hvert problem med allergi og måtte omskolere seg. Det ble derfor 1 årig yrkesskole bygg- og anlegg og senere 2 årig teknisk fagskole. Han ble stikningsoppsynsmann på E 18 Sem i 1988. Siste året har han vært driftsoppsynsmann på Stokkeanlegget, men vil fremover ha sine oppgaver knyttet til stikning på miljøanleggene. Fritiden bruker Morten mest på hus og hjem samt en liten datter han ble far til for ikke lenge siden. Bedriftsfotball, bowling blir det også tid til og en fisketur er heller ikke å forakte.

Dag Runar Haugen, født 19.8.1960. Etter endt ingeniørutdannelse i 1983 fikk han samme høst arbeid som oppsynsmannsassistent med stikning som hovedoppgave. Fast ansettelse ble det i 1985. Dag Runar har hele tiden hatt sin funksjon knyttet til E 18 anleggene hvor han har gjort seg bemerket som en dyktig fagmann. Hovedansvaret for oppsynsoppgavene ble det fra 1987 da Georg dro til Afrika. I 1992 vil miljøanlegg stå på programmet. Fritiden bruker Dag Runar, som de fleste andre på hus og hjem. Ellers har han vært aktiv med bedriftsidrettslagets fotball- og håndball-lag. 2 vegcuper i fotball er det blitt pluss at han er fast med på alle håndballturneringer på Gol. Litt orientering er det også blitt. I festlige lag nytes favorittdrinken Black Russian i kontrollerte mengder. Ellers påstår han at franske biler er topp.

Niels Anton Lindsholm, født 21.2.1955 og det bemerkes at det hvert år flagges på denne dato. Flyttet allerede noen dager gammel hjem til Skjerven hvor han vokste opp som en glad gutt med sans for raske biler. Hans store apetitt på pølser ga han tilnavnet PØLS. Niels er kjent for sitt gode humør og svært få har sett han alvorlig sint. Fritiden blir brukt på gården og nytt hus. Han er dessuten ass.dir. for sin kone som selger Golden Products. Foball og håndball for VEGA blir det også tid til. Han begynte som praktikant i 1972, så ble det planavdelingen, 1 år som driftsoppfølger og oppsynsmannsassistent

i 1980. Arbeidsoppgavene har hovedsaklig vært stikning. I 1989-90 var han oppsynsmann på Fv 820, Skjerven - Ramnes grense og miljøanlegget på Revetal. Siden ble det igjen stikning, da på E 18 i Stokke og nå E 18 i Nordre Vestfold.

Tormod Delesand, født 9.7.1942 og bor på Vervingen sammen med kone og 2 døtre. Etter å ha jobbet på bilverksted ble det anleggsvirksomhet, da hovedsaklig som lastebil- og maskinfører. Begynte i Vegvesenet i 1977 som anleggsarbeider på E 18, Haukerødanlegget. Senere ble det bl.a. Elveveien, veg til Torp, Lønnskoll - Skjerven, miljøanlegg Revetal og E 18 Stokke. Ved flere anledninger har han vært midlertidig formann og i tillegg drevet med stikning. Nå står E 18 Nord for tur der stikning er hovedgeskjeften. Tormod er kjent for å notere ned alt som kan komme til nytte senere. Når han har fri tar han seg gjerne en tur til hytta ved Farris for å fiske tryte. Sport interesserer også og fotball og bowling er det også blitt tid til samt håndballtrening med døtrene. Kjøkkentjeneste påstås være ok.

Per Dag Nordkvelle, født 8.10.1953. Allerede som 17 åring var han på plass i anleggsavdelingen som skråningspusser ved Gjønnes i Lågendaalen. Siden er det blitt en rekke forskjellige anlegg og han har utviklet seg til en ekspert på finoppretting. Gjennomført paragraf 20-kurs. Sprengningssertifikat ble tatt i 1990. Fritidsproblem eksisterer ikke for Per Dag. Fotball- og håndballspiller, fotball- og håndballdommer, håndballtrener, orienteringsløper. I orientering hører 12 deltakelser i det kjente løpet "5 DAGER'S" i Sverige til merittene. Per Dag er eneste i vegetaten som er registrert i Guinnes Rekord Bok. Han har nemlig vært en av de 191 deltakerne som samtidig har gått sammen på et og samme skipar. Skiene var ca. 200 m lange og rekorden ble satt i Fredrikshavn i 1990 over en strekning på ca. 1 km.

Svein Koppen, født 3.10.1968. Kom til Tønsberg som 8 åring. Etter ungdomsskolen begynte han på bygg- og anleggslinjen på yrkesskolen. I opplæringstiden var han med på oppsettning av Norwegian Modellersbygget i Tønsberg. Begynte som lærling i Vegvesenet i 1986 og ble etter endt

læretid ansatt på anleggsavdelingen hvor Sem og Stokkeanleggene har vært hovedarbeidsplassen. Pga. de store mengdene lette masser på disse anleggene har han utviklet seg som en ekspert på isoporfyllinger. Sprengningssertifikat ble tatt i 91 og han kunne godt tenke seg å få anvendt sprengningskunnskapene på et eller annet anlegg. Fritida brukes til litt håndball, båtliv samt mekking på egen bil. Svein har skaffet seg samboer, flyttet til Veiar og ser fram til å bli far i mars.

Nils Anton Mehammer, født 3.12.1930. Kom allerede som 1 åring til Høyjord. Begynte sin yrkeskarriere som gårdsgutt, men som 17 år gammel dro han på hvalfangst. Senere ble det jobb som maskinfører på Esso og Slagentangen før Vegvesenet. I hele 17 år var Nils maskinfører. I 1977 fikk han problem med ryggen og ble omskolert. Har drevet med driftsoppfølging og kontroll osv. på anleggene. I de over 30 årene har han vært ansatt har han vært med på de fleste større anleggene i fylket. Når Nils har fri, tar han seg gjerne en tur til hytte ved Breivann som er et fint utgangspunkt for fisketurer. De siste årene har han også begynte med jakt, da særlig på rådyr. Nils er inne i sitt siste yrkesaktive år og hvis fritidsproblem skulle oppstå som pensjonist står muligens anskaffelse av båt på programmet.

Bjørn Flaatten, født 14.3.1958. Vokste opp på Hannavold i Lardal hvor han bor fremdeles. Bjørn har tatt yrkesskole i sveis og konstruksjon, fagarbeiderutdanning i maskinførerfag og sist tatt ADK-kurs. Bjørn har hatt forskjellige arbeidsgivere. Lengst har han vært hos firmaene Brødrene Eide A/S og Helgeland og Sønner hvor han var maskinfører. 2 år som anleggsbas for Aursnes A/S er det også blitt. Vinteren 91 ble Vegvesenet hans nye arbeidsplass da på E 18 anlegget i Stokke. Driver nå med miljøanlegg i Tønsberg. Fritida brukes på familie og småbruket han bor på. Tar seg gjerne en fisketur når anledningen byr seg. Han spiller dessuten brigde.

Arnfinn Solberg, født 22.8.1942. 16 år gammel dro han på hvalfangst og det ble i alt 5 sesonger. Kjøpte seg i 1965 traktorgraver og ble engasjert på E 18 anlegget Holm - Smørstein.

Senere ble det E 18 videre til Snekkestad og en rekke andre anlegg for Vegvesenet. Ble fast ansatt som anleggsarbeider på Haukerødanlegget i 1977 og har siden, med få unntak, fulgt E 18 anleggene. Han har vært formann siden Fokserødanlegget. Arnfinn har gård og mye av fritida medgår her. Liker seg ellers godt i skogen hvor han også av og til jakter, da helst på rådyr og elg. Han tilhører også de hest- og travinteresserte. P.g.a. hoppinteresserte sønner, så er det også blitt mange dugnadstimer i utbyggingen av hoppbakkene i Breimyranlegget på Gullhaug. Ellers må det nevnes at Arnfinn er kjent som en meget sindig person som vanskelig lar seg bringe ut av fatning. Skulle det allikevel hende en gang, kontakt da Vestfolder'n!

Kristin (Tine) Sande, født 9.4.1961. Kom til Vegvesenet første gang høsten 1973 som oppmålingsassistent på grunnseksjonen, siden som tegner på planavdelingen. Reiste så til Vadsø der videregående kurs i tegning ble gjennomført. Siden ble det fagskolen i bygg- og anlegg samt tilleggsutdanning i landmåling. Tine ble ansatt som første oppsynskvinne i Vegvesenet i juni 1988. Hovedarbeidsområdet har vært stikning, geometrisk kontroll og ferdigbrute tegninger på E 18 anleggene. Siste året har hun gjennomført arbeidslederskolen. Tine liker å reise og den lengste turen var en rundreise i USA hele 5 måneder. Ellers liker hun seg godt i skog og frisk luft og var tidligere meget aktiv i speider'n. Mye av fritida tilbringes på hytta på Nøtterøy.

Olav Thorsen, født 15.3.1931. Som 14 åring begynte han som skogsarbeider for Treschow. Dette holdt han på med til han i 1949 begynte å kjøre lastebil og bulldozer for Brødrene Hellerud. I Vestfold var han med på bygging av E 18 mellom Larvik og Skien og i Telemark på forsterkning av vegnettet i forbindelse med de store Tokkeanleggene. Begynte i 1966 i teknisk etat i Hedrum hvor han var anleggsbas for nyanlegg i kommunen. I likhet med mange andre begynte han i Vegvesenet da Haukerødanlegget startet i 1977. Siden er det blitt mange anlegg rundt om i fylket. Om sommeren er han anleggsavdelingens asfaltkontrollør. Olav har gård og skog i Hvarnes. Spesielt godt liker han seg i skogen og særlig når han kan ta med seg bikkja å dra på harajakt.

Ny resepsjon på vegkontoret

Ombyggingen på vegkontoret er i full gang. Framdriftsplanen følges og den første store flyttingen fant sted fredag 31. januar. Den nye resepsjonen er i full drift og holder til i 1. etasje.

Jorun Sætre Bringaker

Fredag 31. januar flyttet alle fra 6. etasje ned i 3. etasje, unntatt sentralbordet. Resepsjonen er nå i 1. etasje med inngang fra terrassen mot Televerket. Det er nå tenkt at to personer skal ha sin arbeidsplass der. Barbro Roberg har det daglige ansvaret. Laila Bæk og Bjørg Tumanjan Trangerud har også fått opplæring på det nye sentralbordet og vil være faste avsløssere.

- Det er mye å sette seg inn i på en gang, men det er artig med noe nytt,



Den nye resepsjonen er på plass i 1. etasje og som vi ser på bildet er Barbro Roberg på plass bak skranken.

sier Barbro Roberg, som liker seg godt allerede på sitt nye arbeidssted. Det er allerede blitt mye færre telefoner inn fordi folk har begynte å ringe direkte innvalg til saksbehandlerne.

I følge framdriftsplanen for resten av ombyggingen vil det bli innflytting i en etasje hver 4. uke fram til og med juni måned.

Tillitsvalgte og verneombud i vegarbeidsdriften, 1992

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

		Tillitsvalgt	Verneombud
Anlegget	Oppsynsmann Eivind Holtan Dag R. Haugen N.A. Lindsholm Halvor Garvik Gunnar Stien Georg Johnsen	Andre Revaa P.D. Nordkvelle T. Delesand P.O. Wierød Gunnar Moen T. O. Bergstrøm	Revaa/S. Larsen Bjørn Flaatten T. Delesand T. Sandene Arne Hansen Vidar Rehn
Vedlikeholdet	Område 01 02 03 Laboratoriet ¹⁾ Skilt/oppmerking	Per Nakjem Alf R. Åsberg G. Arnesen Jan S. Bråthen T. Engebretsen Thore Bøhler Stein E. Brekke Erik Jespersen	Irene Enerud Per Teien G. Arnesen Jan S. Bråthen Ragnar Bergan Ole G. Lyngdal Stein E. Brekke Øyv. Gjerstad
Maskin	Ås vegsentral Sjåførere/maskin- førere/anlegg	M. Guldbrand- sen A.B. Askestrand Bjørn Sørli	Nils W. Berg
Biltilsynets vektkontroll		M. Hagejordet	

¹⁾ De som arbeider med grunnundersøkelser er fra i år lagt inn under laboratoriet på grunn av omorganisering.

Rekordtidlig fotballstart

Lørdag 11. januar dro Vegas dame- og herrelag til Rolvsøy til et rekordtidlig fotballoppgjør med vegkolleger fra Østfold. Kampene som gav en seier og ett tap, ble spilt i Østfoldhallen som inneholder en fotballbane med kunstgress og fulle internasjonale mål.

Jentene slo hjemmelaget 3 - 2 etter scoringer av Monica Ellingsjord (2) og Hilde R. Kristiansen. Ved pause sto det 2 - 1 til Vega etter at våre jenter hadde presset østfoldingene på defensiven gjennom hele første omgang.

På herresiden ble imidlertid motstanden for sterk denne gangen. Vegas vegcupvinnere måtte se seg slått med 5 - 2 av Østfold. Ved pause ledet vi imidlertid 1 - 0 etter scoring av Morgan Eklund. Den store banen krevde imidlertid sitt, og gutta fra den "gjerne sida" scoret fem ganger på rad i annen omgang før Jarle Hillestad kunne slå inn vår redusering.

Etter kampen var det sosial forbrødring (og forsøstring) på Pizzanini i Fredrikstad før Vegas fotballgjeng tok siste ferje fra Moss og fortsatte inn i natten på Horten og Tønsbergs utesteder. Takk til Østfold for et fint opplegg! Vega satser på å invitere til returoppgjør til sommeren.

Skidagen

*blir avholdt i Botne
skilags anlegg på
Gullhaug lørdag
15. februar. Nærmere
opplysninger seinere.*

Vega

Oversikten er ajour pr. 16.1. 92

Hans Thv. Kittelsen

Vedlikeholdet årets oppfinneravdeling

Vedlikeholdsavdelingen ble ved en enkel høytidelig 21. januar utnevnt til årets oppfinneravdeling 1991. Nils Skjevik mottok diplommet fra forslagsnemndas sekretær, Anne Hov, og Tor Skog fikk blomster. Det var hans asfaltprøveskuffe som skaffet vedlikeholdet tittelen for 1991.



Erik Thomassen

Asfaltprøveskuffen er tatt i bruk i de fleste fylkene. Før tok man prøver av nylagt asfalt med fire bokser. Dette var en grisete jobb, og det førte til at prøvetakningen fra tid til annen ikke skjedde forskriftsmessig. Tor Skog konstruerte en skuffe som man kan trykke inn i massen. Prøver viste at

Honnør til Tor Skog (t.v.) for asfaltprøveskuffa og vedlikeholdet representert ved Nils Skjevik. I midten sekretær i forslagsnemnda, Anne Hov.

det ikke kunne registreres forskjell på masse uttatt på denne måten og i bokser.

Forslaget fra Skog er belønnet med 4000 kr. I 1991 fikk forslagsnemnda kun inn fire forslag. Dette er lavere

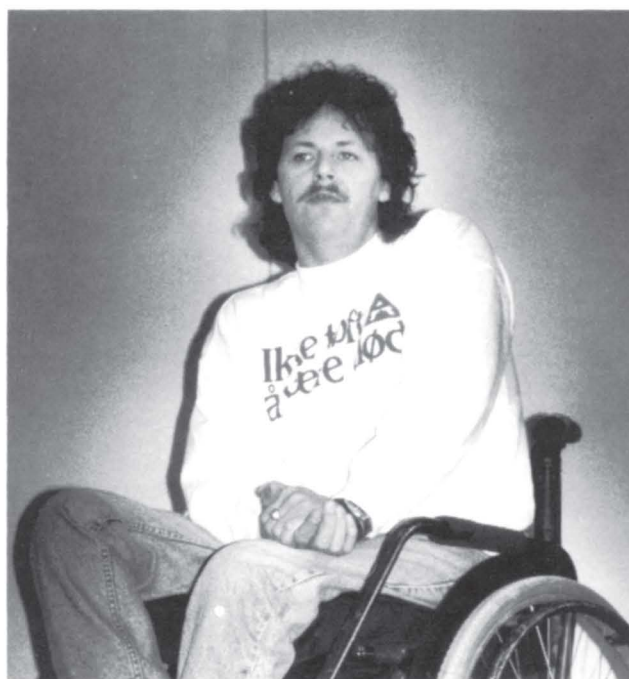
enn det som har vært vanlig de siste årene. Vestfold ligger for øvrig også lavt når det gjelder forslag sett i landsammenheng, kunne Anne Hov opplyse.

@

Trafikksikkerhetspris til Runar Larsen

Fylkets første trafikksikkerhetspris er gitt til Runar Larsen fra Tolvsrød. Han ble alvorlig skadet i en motorsykelulykke, og sitter nå i rullestol. Siden høsten 1987 har Runar vært med i kampanjen "Ikke tøft å være død", og reist rundt og fortalt om sin ulykke til fylkets niende-klassinger. Rundt regnet har han snakket til 13000 elever, og det er ikke mange niendeklasser som har unngått Runar og resten av "Ikke tøft å være død"-teamet. - Tilbakemeldinger fra elevene tilsier at dette nytter, sa Aage Carlsen da han redegjorde for prisutdelingen. Prisen var på kr. 10.000 og ble overrakt Larsen av formannen i Samferdselsstyret, Odd S. Sandland. Han takket for Runars arbeid med å snakke trafikksikkerhet til dagens ungdom. Resten av "Ikke tøft å være død"-teamet består av Tom Erik Oxholm, Gaute Amundsen og Erik Werge Bøyesen. De to sistnevnte fra henholdsvis Tønsberg og Sandefjord politikammer.

Ingrid Borud



Runar Larsen fra Tolvsrød fikk fylkets trafikksikkerhetspris for 1991 for sin innsats i "Ikke tøft å være død".

Intervjuet med Wulff i nr. 11/91:

Telemark føler seg ikke truffet!

Anleggssjef Ivar Wulff har i et intervju i Vestfolder'n nr. 11/91, under overskriften "KJEMPEBESPARELSE", nevnt en god del momenter om hvorfor E 18 gjennom Stokke ble gjennomført med store besparelser.

Som anleggsnabo i sør vil vi slutte oss til gratulantene over et raskt gjennomført byggeprosjekt med kjempebesparelse. Slike anleggsresultater vil være en styrke i pågående debatt om driftsformer.

I samme intervju med Wulff siteres følgende: "Wulff kan ikke unnlate å peke på at et av nabofylkene, som har satset mye på å fremstå som en eksponent for moderne anleggsdrift, har en svært mye større anleggsadministrasjon i forhold til omsetningen enn Vestfold. - Det er ok å bruke mye tid og arbeidskraft på å presentere og markedsføre "90-årenes anleggsdrift", men man må jo spørre seg hvor mye dette skal koste, sier Wulff. Kanskje er det tvert imot en knallhard satsing på kostnadseffektivitet som er mest fremtidsrettet i dagens situasjon?"

Vår første reaksjon når vi leser dette, er at vi undres hvorfor vår naboanleggssjef velger å gå ut i såvidt arrogante og sterke formuleringer. Med det utgangspunktet Wulff har valgt for dialog, føler vi at vi bør komme med en del kommentarer og faktiske opplysninger.

Vårt engasjement i forbindelse med "Framtidas veganlegg" kom i stand etter forespørsel fra Vegdirektoratet, og vi var ikke beskjedne nok til å svare nei på denne henvendelsen. Når Wulff peker på at vi bruker mye tid og penger på å markedsføre oss, så er vi usikre på hva han egentlig sikter til. Kanskje han har i tankene et hefte "Organisering og ledelse av et stort anlegg og en video "Veien videre"

Våre tanker om dette tema var at med dagens krav til produktivitet og effektivitet var det viktig å få til et, etter våre forhold, fornuftig informasjons- og medvirkningsopplegg ute på anlegget. Som unnskyldning til Wulff for at vi våget å stikke hodet fram på dette området nevnes at det var vegdirektoratet som ønsket at vi skulle trykke heftene og som bekostet dem. Videoen var det SBA (Senter for bedre arbeidsliv) som tok initiativ til og den ble finansiert i samarbeid med Vegdirektoratet. Vegdirektoratets intensjon med heftet og videoen var sannsynligvis at dette kanskje kan ha en viss nytteverdi for andre.

Når det gjelder vår overadministrasjon på E 18-anlegget, Eidangerhalvøya, så har vi i 1991 følgende omsetningstall:

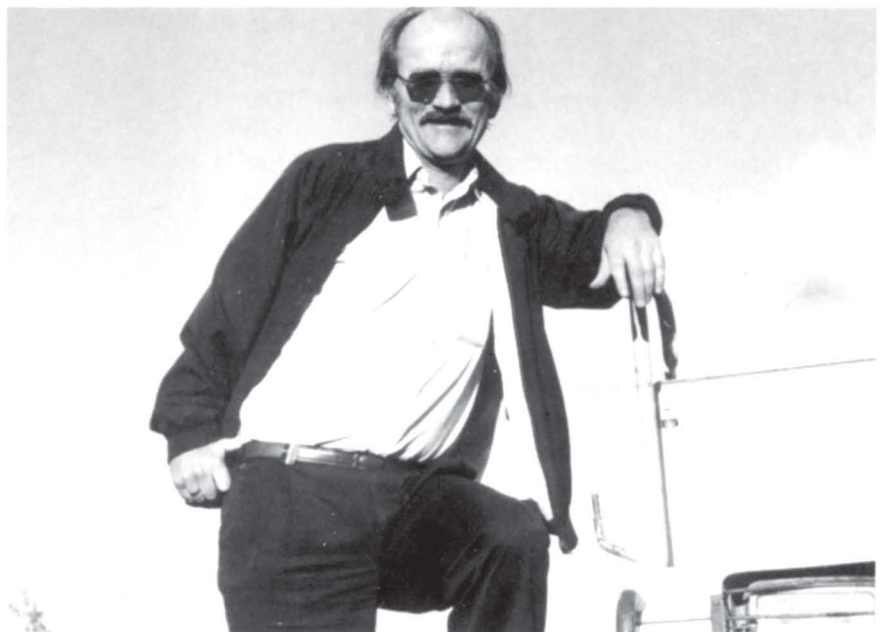
Total omsetning: 70 mill kr. Anleggsleder: 47 mill. kr. Byggeleder (10 mnd) i forbindelse med tunnelentrepriser: 23 mill. kr. 2 produksjonsoppsynsmenn med en omsetning på 70 mill.

kr. Vi har arbeidende formenn ute på anlegget. Vi har en planlegger utstasjonert på anlegget og utfører i egen regi grunnlag for reguleringsplaner og byggeplaner.

Vi har i 1991 regnet egenregikalkyler til en verdi av 10,5 mill. kr. Av disse har vi vunnet tre konkurranser til en verdi av 6,8 mill. kr. Ved de øvrige konkurransene har vi stort sett andre- og tredjeplasser.

Når Wulff hevder at vi har en svært mye større administrasjon enn Vestfold, så er vårt umiddelbare inntrykk at da må det være betenkelig liten administrasjon på hans E 18 - anlegg. Vårt inntrykk forsterkes når vi ser den administrasjonen som våre riksdekkende entreprenører normalt har ved tilsvarende prosjekter.

Wulff hevder at knallhard satsing på kostnadseffektivitet er mest fremtidsrettet i dagens situasjon. Dette er vi selvsagt ikke uenig i, og følgelig sur-



Ivar Wulffs (bildet) uttalelser om produktivitet skaper bølger. Anleggsleder Olav Holte på E 18-anlegget i Telemark kjenner seg ikke igjen.

rer tanker om produktivitet og effektivitet rundt i våre hoder fra morgen til kveld, i likhet med hva hele anleggs-Norge er opptatt av. Når det kommer til stykket er det oppnådde enhetspriser, sammenholdt med kvalitet, som avgjør den produktivitet vi greier å gjennomføre et anlegg for.

Vi er fortsatt litt stolte i Telemark over at anleggsavdelingen i 1990 ble kåret til årets anleggsfylke. Vi lever også i den troen at E 18-anlegget gav et bidrag da valget den gang falt på oss.

Når Statens vegvesen i framtida skal kjempe om å overleve som vegbygger, spør det om vi ikke er bedre tjent med å samordne våre krefter på en positiv måte, enn å bruke for mye energi på nabointriger.

Olav Holte
anleggsleder E 18 gjennom Telemark

Wulff svarer: - Anleggsadministrasjonen vår i ferd med å bli for liten

Ja, her får jeg så busta fyrer!

Beklager, kollega Olav! Jeg skjønner at du er irritert. Og så slår du kraftig tilbake. Greit nok. Men blir du ikke vel personlig i din karakteristikk av en herværende anleggssjef? Du påpeker jo selv at vi ikke bør spille krefter på nabointriger.

Løsrevet fra sin sammenheng og påført adresse slik du har valgt, kan jeg være enig i at to av setningene sitert fra intervjuet kan virke provoserende. Det var ikke meningen å provosere. Korrekt iaktatt dreier det seg om et intervju kjapt gjennomført i en for øvrig meget hektisk periode. Noe debattinnlegg var det derfor ikke. Og slett ikke har intensjonen vært å legge utgangspunkt for noen dialog.

Men la oss for all del diskutere sak og ikke på person. La oss utveksle erfaringer og kunnskaper. Og la oss drive litt sunn og inspirerende konkurranse. Det gir oss nødvendig adrenalin i blodet.

Tro meg. Jeg er imponert og har gjentatte ganger uttalt beundring for det dyktige håndverk og de gode resultater jeg har sett i Telemark. Så har vi da også dratt mann av huse for å se og lære hos dere. Mitt poeng har vært å peke på at vi har en *mager* (etterhvert antagelig for *mager*) anleggsadministrasjon i Vestfold. Vedlagte oversikt utgitt av Vegdirektoratet for 1990 viser at Vestfold hadde en omsetning pr. anleggsadministrativ person på 15 mill kr. Landsgjennomsnittet lå da på 9

mill. kr. (De enkelte fylkenes omsetningstall fremgår av figuren.). For 1991 nærmet vår omsetning seg 20 mill. kr. og i 1992 kan det bli nærmere 30 mill. kr. dersom vi ikke får gehør for vårt behov for kapasitetsøkning på leder-siden.

Før vi krever ekstra ressurser, er det imidlertid viktig å ha klart for seg hva som gir god økonomi og hvor besparelsene ligger. Foreløpig har vi hatt en særdeles god produktivitetsøkning i vårt fylke. Men jo større produksjonsoppgaver den enkelte utøver får, jo mindre plass blir det til andre aktiviteter. Ett sted går det en grense for hva som er riktig og mulig. Når denne passerer vil den positive utviklingen snus mot lavere produktivitet, dårligere kvalitet og mistriivsel.

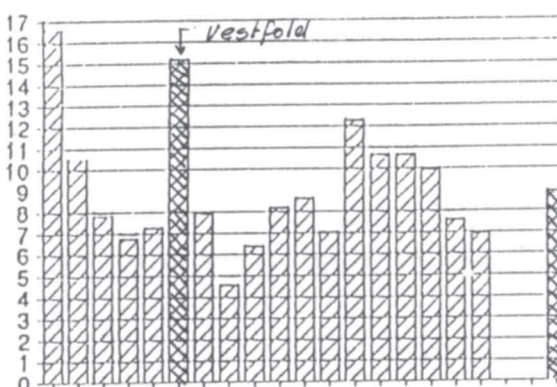
De senere års produksjonsstrategi med utgangspunkt i konsentrert anleggsdrift; få eller bare ett anlegg om gangen, har styrket muligheten til å finansiere enkeltprosjekter på optimalt kort tid. Gevinsten har blitt uventet

stor. Og strategien har dessuten gitt høy utnyttelse av en *mager* anleggsadministrasjon som altså bare er halvparten av gjennomsnittsfylkets. Slik har det vært mulig å unngå administrativ oppsvulming på tross av en temporær økning i produksjonsvolumet.

Men denne strategien kan drives for langt. Derfor blir det en viktig oppgave for oss nå i organisasjonsutviklingsarbeidets slutfase å finne og få aksept for en optimal dimensjonering av vår anleggsadministrasjon.

Jeg er redd for at grensen for optimal bemanning i anleggsadministrasjonen nå er i ferd med å overskrides. Dette har det vært viktig for meg å få frem. Og finleser jeg Olav Holtes innlegg så ser jeg jo at det har jeg klart. Likevel står jeg fast på at dette optimale nivået ligger lavere enn det en del andre fylker opererer med i dag, selv om Telemark nok ikke ligger verst an i så måte.

Ivar Wulff



Figuren viser omsetning i mill. kr. pr. lederperson i anleggsvirksomheten i 1990. Fylkene er fra venstre: Østfold, Akershus, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, S-Trøndelag, N-Trøndelag, Nordland, Troms og Finnmark. Til høyre: landsgjennomsnittet.

Begrepsbruk og trafikksikkerhet

Førerløse kjøretøy

I avisene kan en i referater fra trafikkulykker ofte lese at bilen kjørte på en annen trafikant. Ja, en kan også lese at bilen kom over i motgående kjørefelt, eller at bilen kjørte i grøfta, bilen kjørte utfor vegen, bilen kjørte rett fram i en sving, bilen fikk skrens.

Er det virkelig så mange førerløse biler i dette landet? Riktignok er teknikken kommet langt, spesielt i nye biler, men det er fremdeles slik at bilene eller andre kjøretøy ikke gjør annet enn det sjåførenes handlemåte tilsier at den skal gjøre.

Det er **sjåføren** som kjører på en annen trafikant, kjører i grøfta, lager skrens eller kjører over i motgående kjørefelt.

Ved å uttrykke seg på den måten som de fleste journalistene - og andre - dessverre gjør, flytter man ansvaret over fra føreren til vegen, føret osv. Den psykologiske virkningen av nesten daglig å lese slike referater er at sjåførens følelse av ansvar svekkes. På den måten er slike referater med på å motarbeide det trafikksikkerhetsarbeidet som har som mål å få føreren til å skjønne at det er hans/hennes fulle ansvar hvordan kjøretøyet "atferd" er, og å få føreren til å ta dette ansvar.

For å få bedre trafikksikkerhet må sjåførene bli konfrontert med det

personlige og sosiale ansvar de har i trafikken. Det må derfor ikke brukes begreper som kan gi sjåførene (og andre trafikanter) inntrykk av at de selv ikke har det hele og fulle ansvar for eget og andres liv og helse i trafikken.

Farlige eller vanskelige vegkryss, svinger og vegstreknings

I eventyret "De tre bukkene bruse som skulle til sæters og gjøre seg feite" måtte hovedpersonene ut på en lang reise (vandring) for å komme til målet. Bl.a. måtte de passere ei bru, og dette punktet på vegen var farlig. Men det var ikke vegen eller brua som var farlig. Det var trollet under brua. I dagens virkelighet er det ikke farlige troll hverken under bruer, i svinger eller vegkryss.

For at dette skal være farlig, må dette "noe" innebære en aktiv handling. Krysset, svingen og vegen ligger nå bare der, helt passive. Rent logisk er det derfor riktigere å snakke om vegen, svingen, krysset som **vanskelig** og ikke farlig.

Har så dette noe med trafikksikkerhet å gjøre? Ja, jeg tror faktisk det, og til og med i ganske stor grad. Når man snakker om farlige veger osv. flyttes ansvaret fra sjåføren over til vegvesenet/føret. Det blir vegvesenet som må gjøre noe med disse farlighetene, ikke sjåføren. Hvis vi derimot snakker om vanskelige kryss osv.

blir det **sjåførens** oppgave å løse denne vanskeligheten på en sikker måte. Sjåføren må føle at det er hans/hennes ansvar å løse slike vanskelige partier på vegene, for slike partier vil det alltid finnes. Hvis vegvesenet utbedrer en "farlig" sving, vil en annen sving bli den "farligste", og da hjelper det så lite.

For å gi sjåføren den nødvendige følelse av å ha ansvaret burde man ha skilt for **vanskelig kryss, vanskelig sving osv.** i stedet for farlig.

Mange ulykker skjer på fine, rette veger og i oversiktlige kryss. De kan derfor logisk ikke sies å være "farlige". Men også et oversiktlig kryss f.eks. kan være vanskelig å takle på en trafikksikker måte.

Hvis man erkjenner dette, bør man også erkjenne at vesentlige offentlige ressurser som settes inn på fysiske tiltak heller burde settes inn overfor trafikanten. Men dette er nok vanskelig å få til så lenge man snakker om farlige i stedet for vanskelige kryss, svinger og veger.

Kan begrepsbruken også virke inn på myndighetenes valg av satsingsområder? Og til og med på en slik måte at effekten av satsingen blir mindre enn om man hadde satset ut fra en annen - og etter mitt syn - riktigere begrepsbruk?

Rolf M. Hagen
undervisningsinspektør

Vegas jubileumsfest

Bedriftsidretten i Vegvesenet i Vestfold kan feire 30-års jubileum i år. Jubileumsfesten vil bli avholdt

fredag 3. april.

Hold av dagen! Nærmere opplysninger seinere.

Styret

Oddvar Bakken til E 18Nord

Oddvar Bakken, vegmester i område 02, blir assisterende anleggsleder på nye E 18 i nordfylket. Oddvar er engasjert for fire år. Hva som skjer med vegmesterstillingen på Ås er foreløpig ikke klart.

Tegneleder Trygve Larsen har forøvrig sagt opp sin stilling fra 1. mai for å "hvile på sine laubær".

Olaf Henriksen - 90 år

Olaf Henriksen fylte 90 år den 19. desember 1991. I den anledning møtte Svein Dukefos og Annlaug Wold opp med blomster og hilsener til jubilaranten.

Annlaug Wold

Olaf Henriksen vokste opp i Ramnes og i 1931 kjøpte han seg gård på Skjeggerød, Revetal. Han var i sin ungdom først ute på hvalfangst og deretter i tankfart i 10 år. Senere var han fyrbøter på et hvalkokeri, Hektoria, helt fram til krigen brøt ut. Av hensyn til familien valgte han da å bli på land, og han begynte da i Vegvesenet hvor han var til han gikk av med pensjon i 1969.

Den første jobben var på vegen øst for Eidsfoss opp mot Tryterud, der de skulle lage møteplasser. Det var mye slit i Vegvesenet i den tiden, da det meste måtte utføres med handmakt. Henriksen utførte mye boring og skyting i sin tid i Vegvesenet. Han var bl.a. skytebas ved pukkverket i Freste i flere år, i den tiden Vegvesenet hadde eget pukkverk i drift.

Under samtalen mellom Dukefos og Henriksen kom de på flere artige episoder, bl.a. denne:

"En varm dag de jobba ute på vegen, var det en av kara som kasta skjorta og slengte den opp på gjerdet ved vegen. Da han senere skulle ta den, måtte han bare se langt etter restene. Den var blitt en ekstra godbit for ei ku! (Leitt, for det var ikke så lett å kjøpe ei ny i den tida).

Det ble et par koselige timer sammen med en sprek 90-åring. Hans døtre fortalte at da han for et par år siden skulle legge om kloakken på gården, gravde han ca. 30 m grøft for hånd for å slippe å få kjørt opp for mye på plenen.

Det er tydelig at Henriksen er en avholdt mann, for trygdeleiligheten der han nå bor bugnet av blomster,



Olaf Henriksen runder 90. Fotografering er den spreke pensjonistens store hobby.

noe bildet viser. Det var med beven jeg tok bilde av jubilaranten, idet fotografering har vært hans største hobby etter han ble pensjonist. Han har tusenvis av bilder og lysbilder!

Vestfolder'n stiller seg i gratulante-nes rekker og ønsker den spreke og aktive pensjonisten mange gode år framover!

VM i landevegsløp: Disse er utfordret:

Som meldt sist setter Vega opp buss til VM i landvegsløp i Sogn i siste helga i mai. Løpene på 4,5 eller 21 km. bør være vårsesongens mål for koferttrimmere og racere i alle deler av etaten. Vår oppfordring om å utfordre andre til å legge seg i trening har resultert i at følgende må finne fram treningstøy og joggesko: **Olav G. Sjonøst** (utfordret av Øystein Ludvigsen), **Finn E. Berg** (utfordret av Karl Høiland), **Steinar Aspen** (utfordret av Erik Thomassen), **Kai O. Larsen** (utfordret av Stein Linnestad). **Per Dag Nordkvelde** er utfordret av Øyvind Røed. Per Dag svarer med å utfordre **Helge Knutsen**.

Mulighetene til å utfordre er fortsatt til stede. Klipp ut slippen under og send den til Vestfolder'n. Vi tar det som en selvfølge at de som nå er utfordret, utfordrer andre. Og hvor blir det av jentene?

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: _____

Besøk hos vår eldste pensjonist - Johan Arnt Lien, 98 år

Det var en fryd å få gå på førjulsbesøk til vår eldste pensjonist. Johan Arnt Lien er fortsatt sprek og følger godt med. Da jeg kom på besøk hadde han også besøk av sønnen, som for øvrig også er pensjonist!

Annlaug Wold

Lien har alltid mye å fortelle fra tiden i Vegvesenet, og det kunne sikkert blitt en hel bok med veghistorie. Han arbeidet i Vegvesenet fra 1920 til 1959, og "slet ut" 4 amtsingeniører/vegsjefer. Han var bl.a. med å bygge den første Vrengenbrua (1929-1932) og legge den første asfalten i fylket (Kanalen - Borgheim). Lien var også engasjert på "Sørlandske hovedveg" både i nordfylket og lenger syd. Under krigen ble han vegvokter og fortsatte



Johan Arnt Lien arbeidet i Vegvesenet fra 1920 til 1959. Blant annet deltok han i byggingen av den første Vrengen-brua.

med dette frem til han gikk av, selv om han også i denne perioden ble brukt på mange anlegg rundt om i fylket.

Vi ønsker han fortsatt en rik og god pensjonisttilværelse og håper at helsa holder frem mot 100-årsdagen!

Hjalmar Borgen - 90 år

Vi har mange spreke pensjonister i Vegvesenet. En av dem er Hjalmar Borgen og han fylte 90 år 28. desember 1991.

Jorun Sætre Bringaker

Vegsjef Tore Kaurin og Jorun S. Bringaker var på besøk hos Hjalmar Borgen og hans hyggelige frue mellom jul og nyttår. Det var ikke vanskelig å se at det bodde en jublant i huset, det var blomster og gaver over hele stua. Borgen fylte nemlig 90 år den 28. desember.

Borgen begynte i Vegvesenet i de vanskelige 30-årene. Den gangen bodde de som jobbet på anlegg borte hele uka og var hjemme bare fra lørdag ettermiddag til søndag kveld. Han husker fra Bommestad der Vegvese-



Hjalmar Borgen i Soarstad rundet 90 i romjula. Vegsjefen var blant gratulantene.

Arbeidsdagen slutt for Arne Holhjem

På tampen av fjoråret arrangerte vi nok en pensjonistavslutning. Denne gang var det kun en person vi hedret - Arne Holhjem.

Hans Thv. Kittelsen

Arne Holhjem begynte i Vegvesenet i februar 1964. Fram til mai 1979 arbeidet han som mekaniker på verkstedet på Ås vegsentral. Fra 1979 til 1991 var laboratoriet hans arbeidssted.

Arne ønsket ikke noe stort oppstuss rundt sin formelle avgang. Derfor foregikk avslutningen i enkle former på Ås vegstasjon. Annlaug Wold hadde som vanlig sørget for at vi fikk noe å spise og drikke. Erik Andersen delte ut diplom og gaver fra Vegvesenet, videre holdt han en "tale" til hedersgjesten. Arne repliserte så noe til Erik.

Undertegnede fikk en god følelse etter denne "ordvekslingen". Den viste net leide overnattingsplass at madrassene i sengene var fulle av lopper.

Borgen har vært med på å bygge bruer, ialt 10-11 stykker. Vinterstid har han vært mye på Lågendalsvegen og han har drevet med fjellsprenning. Om det hadde han mange historier, bl.a. om da han sprenget fjell ved Kverken og stein fløy gjennom vinduet på et hus i nærheten. Under frigjøringen etter 2. verdenskrig jobbet han i Brunlanes og husker godt flaggingen den dagen. Borgen gikk av for aldersgrensen i 1969.

Nå bor Hjalmar Borgen i Svarstad ved Lågendalsvegen og følger med når de gule bilene kjører forbi.

Vi gratulerer med dagen og ønsker dere begge mange gode år sammen i framtiden!



Arne Holhjem har hatt sin siste arbeidsdag på laboratoriet på Ås. Her sammen med Annlaug Wold og Erik Andersen.

at her hadde vi to personer som respekterte hverandre, men også satte pris på hverandre.

Etter dette overrakte Hans Thv. Kittelsen tinnvase og blomster fra Vegarbeiderforeningen, samt fremhevet noen av Arne's kvaliteter som jeg har satt pris på, som f.eks. ærlighet.

Vi takker Arne for hans arbeidsdag i Statens vegvesen Vestfold og Vegarbeiderforeningen.

Arne har bedt meg takke vegkontoret - og spesielt Annlaug Wold - for den verdige avslutningen han fikk. Ha det godt Arne!

Anleggskamerater!

Tusen takk for godt kameratskap og alt i anledning mine siste dager i Statens vegvesen Vestfold.

Takk for denne gang!

Ha det godt alle sammen!

Klem fra Grethe.

Det skjer i februar

Regional konferanse for fellestjenesten 26. - 27. februar på Åsgårdstrand Hotel. (Oppland, Hedmark, Oslo, Vegdirektoratet, Østfold, Buskerud, Telemark, Aust-Agder, og Vestfold + 1 innbudt fra Rogaland (leder av fellestjenesten).

Små og mellomstore anlegg: Fortsatt drift i Stoltenberggt. dersom været tillater det.

Støyskjerming Rv 308, Kjelle.

Oppstart Rv 309, Ekenes - Bruabekken, breddeutvidelse.

E 18 Solum, siktutbedring.

E 18 kryss Fv Z-169, Vervingen, omlegging av kryss.

Riksveg 305, støyskjerming ved Sandefjord sykehus.

Fortsatt drift på Bommestad og ved Sandefjord sykehus. Oppstart siktutbedring Solum (entreprise ikke avgjort).

Bruarbeider:

Rv 310, Langgrunn bru - pelearbeider for brua starter opp.

E 18, Kopstad bru - bruoverbygningen skal skiftes ut. Dette arbeidet påbegynnes med fjerning av første halvdel av eksisterende overbygning.

Rekkverk:

Utskifting av rekkverk pågår langs E 18.

Støyskjermer:

Støyskjermer settes opp på Kjelle og Gauterød i Tønsberg.

Bygging av toalettbygg på rasteplassene ved Hallevannet pågår. Ferdigstillelse 27. mars d.å.

Biltilsynet:

Det skal avholdes sensor- og tilsyns-

kurs for biltilsynspersonell i ukene 5, 6 og 7. Kurset avholdes delvis på Hotel Klubben i Tønsberg og på biltilsynet på Ås. Kurset er i regi av Vegdirektoratet. Kursdeltakere fra Østfold, Telemark og Vestfold deltar.

Vedlikeholdet, område 01:

Vanlig vintervedlikehold. Veger som saltet i området hele vinteren. Hele stamveg E 18, Rv 310, Kopstad - Horten ferjeleie, RV 315, Holmestrand, nord kryss E 18 til Hvitstein + arm. Fv 900 Holmestrand torv til Holmestrand syd kryss E 18, hele Rv 319, Sande - Svelvik + arm til Svelvik ferjeleie og Fv 991 til Berger.

Utfyllende arbeider: utskifting autovernstein til rekkverk på Rv 35 langs Bergsvannet. Fv 666 Pauli - Skoppum "Sprengning" av fjellgrøfter med "hammer". Altså slår sund fjell med påmontertsteinhammer på garvemas-

Etter suksessen høsten 1991, setter Biltilsynet Larvik igang nytt kurs for eldre under logoen "Jeg vil bli flinkere - tryggere bilfører frivillig". Kurset støttes av midler fra SVV som en del av et prosjekt og arrangeres i et samarbeid mellom biltilsyn, 3 trafikkskoler, Trygg Trafikk og Forsmannsenteret i Sandefjord. Kurset startet 20.2. og avsluttes 17.2. Vi har kontakt med A-magasinet og Norge Rundt som begge er interessert.

27.1. t.o.m. 16.2. går sensorkurs av stabelen i forbindelse med innføring av ny førerprøvepraksis med faste kjøreruter. Kurset holdes på Hotell Klubben hva gjelder teoribitene. Praktiske deler av kurset foregår i skolebil eller ved kjøreskole. 3 sensorer (seksjonslederne ble kurset i november 1991) . I mars/april skal de siste 4 sensorene på kurs i Fredrikstad.

Vi gratulerer

50 år

Thorbjørn Olsrød, 1.2.

Arne Skjelland, 25.2.

70 år

Aslaug Bergan, 22.2.

75 år

Harry Staksrud, 24.2.