

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 3/19. årgang
5. mars 1992



Vanskelige arbeidsforhold for brukjengen på Kopstad bru på E 18 i Borre.

Brujobb i trafikkinferno

10 -12000 biler passerer anleggsstedet på Kopstad bru hvert døgn. Og under brua suser togene på Vestfold-banen med jevne mellomrom. Brua skal skiftes uten at verken vegtrafikk eller togtrafikk blir hemmet. Kjøreledningen med høyspent drivkraft til jernbanen skal man selvfølgelig heller ikke komme for nær. Kopstad bru har store rustskader i armeringen. Årsaken er at salt ble brukt som akselrator under støpingen av spennbetongelementene i 1968.

Side 8 - 9

Horten - Borre
Side 3

Ny organisasjon
Side 4 - 5

Vegsjefen om
E18Nord
Side 6 - 7

Standardisert
førerprøve
Side 10

Biltilsynsstaben
Side 11 - 12

Publikums røst
Side 13

Opplæringsplan
Side 14 - 15

Eiendomsseksjo-
nen
Side 17 - 19

Vegmet. i drift
Side 21

MPG Horten
Side 22 - 23

Reisebrev fra USA
Side 24

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.

Du skal ikke tåle så inderlig vel, den urett som ikke rammer deg selv.
Arnulf Øverland

Bedriftsidretten - mer enn svette og kondis

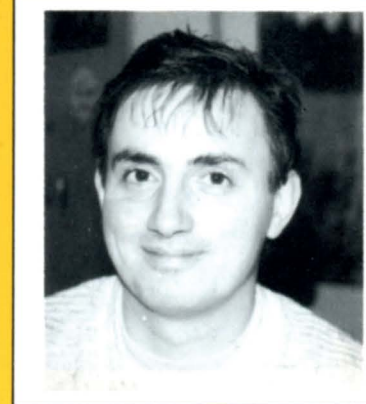
I år er det 30 år siden bedriftsidretten kom i gang i Vegvesenet i Vestfold. Selv om VEGA først ble formelt stiftet noen år seinere, har styret funnet at det viktigste er å markere jubileet i år.

Med fare for å bli tatt for å "gråte for ens syke mor" (red. er også styremedlem i Vega) må vi ha lov til å si at bedriftsidrettslagets betydning for trivsel og sosialt miljø i etaten har vært betydelig i disse 30 årene. Og kanskje har man også tatt det for gitt at slik skal det være. Men uten at en rekke mennesker hadde vært villig til å stille opp som styremedlemmer, oppmenn, i festkomiteer og på idrettsbanen, og i tillegg vært med på dugnader for å skaffe penger til innsatsen, hadde det ikke vært noe idrettslag i Statens vegvesen Vestfold.

I bedriftsidretten spiller det ingen rolle om du er praktikant eller vegsjef. Her er pyramidene som vi ellers er organisert inn i, brutt ned, og vi kan fungere som fullt ut jevnbyrdige. Dette skaper selvfølgelig luft i lukene. Vi lærer hverandre å kjenne på en annen måte enn gjennom jobben, og den kontakten vi opparbeider tar vi med tilbake dit. Slik bidrar Vega til bedret kontakt mellom ute- og innedrift og mellom høy og lav i systemet på en måte som man vanskelig kan tenke seg at andre kan gjøre laget etter. Og i tillegg bidrar det at folk holder seg i form selvfølgelig til at sykefraværet blir lavere.

Vegas innsats kommer altså i høy grad etaten til gode. I deler av virksomheten er idrettslaget og det kameratskapet som oppstår i tilknytning til det, kanskje det som spiller størst rolle for trivselen. Og det beste av alt: dette får etaten stort sett gratis. Ingen burde derfor ha større grunn til å stille med favnen full av blomster når Vega 3. april feirer sitt 30-års jubileum enn Vegsjefen i Vestfold. Noen vil kanskje også si at han (på vegne av sine forgjengere, vesentlig) burde føle et anstrøk av dårlig samvittighet. Selv om velviljen alltid har vært til stede, har

man ikke forstått hvilken sentral rolle Vega kunne spille i å bedre sammenhengen og kontakten i etaten.



**Redaktøren
mener**

Rollen som sammenbindingsfaktor i etaten har blitt sterkere de siste årene. I utgangspunktet var bedriftsidrettslaget i veldig stor grad sentrert om vegkontoret, og vegkontoret har alltid dominert både i aktiv idrett og sosialt. Noen vil nok hevde at man spesielt for noen år siden, var for lite flinke til å involvere andre i virksomheten. Vega ble til dels betraktet som en egen klikk på vegkontoret. Utviklingen har imidlertid gått i riktig retning, og innslaget av folk fra utedrifta har blitt stadig større. Fortsatt er det likevel sjelden å treffe folk fra biltilsynsstasjonene i Vega-sammenheng. Her gjenstår det noe før man kan si at bedriftsidretten favner alle.

Å involvere flest mulig, er og blir den viktigste utfordringen for bedriftsidretten. I samspill med etatens ledelse er det på dette området tretti-åringen bør blinke seg ut de djerveste målene for årene som kommer.

Anlegget i full drift på RV 310

- Det er godt vi kom så raskt i gang med dette anlegget, hvis ikke hadde vi ikke hatt stort å gjøre, var en av kommentarene Vestfolder'n fikk da vi onsdag 19. februar var ute på anlegget RV 310, Horten - Borre. Arbeidene er akkurat påbegynt og det er stort sett arbeider med grøfter med kabler og ledninger som er igang. Samt arbeid med g/s-veg som skal tjene som anleggsveg i perioden.

Jorun Sætre Bringaker

Selv om ikke arbeidene har pågått lange tiden er det tydelig å se at noe er i ferd med skje fra jernbaneovergangen ved Borre kirke og videre nordover mot Langgrunn og ved Rørestrand der kon-torrigen er plassert.



Ved Langgrunn måtte de fjerne endel gammel betong lagt av tyskerne under krigen, for å få lagt ned nye ledninger og kabler. Her er Trond Bergstrøm (t.h.) og Espen Sørli i full gang i grøfta.

Vestfolder'n traff formann Vidar Rehn som informerte litt om hva som skjer. Arnfinn Solberg og Vidar Rehn er formenn på hver sin del av anlegget. Solberg har ansvaret for arbeidet med vegen og Rehn har ansvaret for all grøfting og

legging av ledninger og kabler. Og det er det mye av. Bare omleggingen av kloakken rundt miljøtunnelen er kostnadsberegnet til ca. 8 mill. kroner. Resten av kloakkutbyggingen er beregnet til ca. 80 millioner kroner. Da er kommunens pumpestasjon medregnet.

Det pågår også endel masseflytting opp til Kopstad. Der er det et mobilt knuseverk som knuser tunnelmasse fra Holmestrand som brukes på anlegget.

Vi har allerede endel av våre anleggsfolk der ute. Georg Johnsen er oppsynsmann for anlegget. I tillegg til Arnfinn Solberg og Vidar Rehn har vi Thorleif Henninen, Trond Bergstrøm, Olav Thorsen, Gro Linnestad (korttidsansatt) Espen Sørli (korttidsansatt), Thor Olav Johansen (korttidsansatt). Maskinparken består av 2 av våre egne gravemaskiner og de er det Åge Nilsen og Leif Kihle som kjører, pluss to leiemaskiner. 4 lastebiler (2 med hengere), Tor Anton Gran, Bjarne Lie, Bjarne Veum. Alle bilene går på utkjøring av masser. I tillegg til våre egne har vi 7 leiebiler i full drift.



Arbeidet med Sydoverveien er i full gang og Vidar Rehn har det daglige ansvaret for legging av kabler. Her ser vi han sammen med Åge Nilsen (i bakgrunnen).

Slik tenker vi oss vår nye trafiksikkerhetsseksjon

Trafiksikkerhet har i mange år vært et fagområde for Vegvesenet. Vi planlegger, bygger og vedlikeholder vegene og det er selvsagt at vi også interesserer oss sterkt for hvordan vegene brukes, kjøretøyene og den transport som avvikles der. Vårt eget valgspråk "For bedre transport" er et klart vitnesbyrd om dette, og sammen med samfunnets store behov for større sikkerhet og bedre miljø på vegene, er det nødvendig for oss å være på jakt etter tiltak som kan gi oss større slike gevinster.

Hittil har de største ressursene vært anvendt til fysiske tiltak. Vegvesenet i Vestfolds sterke satsing i OU-sammenheng har imidlertid ført til at man ønsker å gå nye veier. Som kjent hadde vi målstyring og klart definerte resultat-områder som avgjørende rettesnor for vårt OU arbeid, herunder miljø og trafiksikkerhet som like klare satsingsområder. I forbindelse med dette arbeidet har vi bestemt oss for at trafikantens situasjon skal i fokus. Ledelsen har ved å satse på biltilsynet (trafikant- og kjøretøyavdelingen, t-k) tilkjennegitt at det her ligger et ubenyttet potensiale som vi ønsker å løfte fram og som i årene framover vil kunne gi gevinster sikkerhetsmessig og miljømessig ved at vi satser mer ressurser på trafikantens atferd, d.v.s. opplæring, veiledning og oppfølging.

For trafikant- og kjøretøyavdelingen gjelder nå at man klarer å bygge opp en sterk og betydningsfull TS-seksjon. Det sier seg selv at dette ikke er gjort i en handvending. Vegvesenet sitter fra før inne med en betydelig erfaring spesielt fra planavdelingen som må kunne føres videre, dernest har vi en betydelig trafiksikkerhetskompetanse i vår ytre etat på biltilsyns- og vegstasjonene som er vel verdt å ta mer i bruk.

Vegsjefen har altså bestemt at koordineringsarbeidet og dermed ledelsen av TS-arbeidet i Vestfold skal plasseres på T- og k-avdelingen. En første og vesentlig bit i TS-arbeidet blir å registrere og

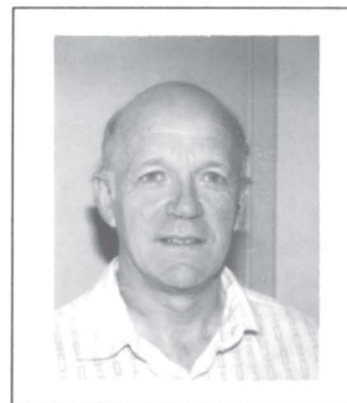
analysere ulykkesituasjonen på vegene og derigjennom foreslå løsninger for bedring av denne. Fra før vet vi at 70-80% av ulykkene skyldes atferdsfeil. Nå gjelder det å finne ut hvilke feil, og hvorfor de oppstår og hvilke tiltak vi mest effektivt kan sette inn. Trafikanten og vognførerens atferd vil bli viet stor interesse og vi må være forberedt på å tilføre dette fagområdet mer ressurser. Vi trenger derfor en velutbygget ulykkesregistrerings- og analyseenhet som kan gi oss sikre opplysninger om de feil som gjøres og hvorfor ulykkene oppstår. Jeg regner med at det vil medgå 1 1/2 årsverk til dette arbeidet på sikt.

For å styre vår TS-seksjon trenger vi en leder med stor kompetanse. En akademiker som kan koordinere, organisere og administrere arbeidet. At vedkommende er en samarbeidende og motive-rende person er likeså nødvendig. Vår TS-leder må videre kunne planlegge og kvalitetssikre virksomheten og sørge for at vi til enhver tid har den nødvendige spisskompetanse m.m. Til slutt ønsker vi at vedkommende har utdanning og erfaring fra TS-arbeid og at den utvalgte person kan delta aktivt med den interne og eksterne informasjon. Det er således ikke småtterier vi venter oss. Så får vi være forberedt på å avlønne deretter.

Som nevnt vil vi satse mer ressurser på opplæring og veiledning av våre trafikanter. Den livslange opplærings- og oppfølgingsprosess vil her være tungtveidende. Fra før har biltilsynet viet stor interesse for selve veilednings- og opplæringsdelen. Her kan nevnes fase 1 og 2 i opplæring av vognførere samt TS-pakken. Dette er nødvendige tiltak som trenger videreutvikling. Det samme gjelder selve godkjenningen av vognførerne. Vi ønsker et nært samarbeid med skole- og helsemyndighetene, forskjellige organisasjoner som Trygg Trafikk og politiet samt media. Dette betyr at den vinkling vi har valgt for å skaffe oss betydelig egen kompetanse innen vegtrafikk- og transportfaget, samt pedagogikk, vil fortsette.

De to trafikk- og veiledningspedagoger vi nå har i staben vil bli flyttet over til TS-seksjonen. Deres fagkrets bør bygges videre ut. Det blir nødvendig å komme med flere og andre tilbud framover for å dekke de behov våre kunder (vegtrafikantene) har. Vi lyt bestrebe oss på å se større muligheter for å nå stadig flere av de forskjellige grupper (ikke minst yrkessjåførene) og årsklasser innen vegtrafikkfaget som i dag skaper ulykker gjennom ren uvitenhet, manglende ansvar og usosial oppførsel. Det

Ledelsens spalte



Magnus Bøie

er således betydelige utfordringer og oppgaver å ta fatt på også innen denne delen av TS-seksjonen.

Avdelingsleders arbeidssituasjon vil naturligvis også merkes av omorganiseringen. Den tunge TS-seksjon som nå bygges opp, må vies nødvendig oppmerksomhet, følges opp og skaffes ressurser. Kontakten til vår egen toppledelse, øvrige avdelinger, samferdselsstyre, kommuner, næringsliv og samarbeidspartnere for øvrig må utbygges uten å svekke kontakten til vår egen ytre

Ny organisasjon fra 15. mars

15. mars går vi over til ny organisasjonsform. Endringene er ikke spesielt store, men en del personer og funksjoner vil bli flyttet fra en avdeling til en annen. Avdelingene vil også i noen grad skifte navn. Vedlikeholdet blir f.eks. til Driftsavdelingen og biltilsynet til Avdeling for trafikant og kjøretøy. Ellers får Plan ansvaret for å koordinere miljøarbeidet, Drift forsknings- og utviklingsarbeidet og Trafikant og kjøretøy trafiksikkerhetsarbeidet.

Erik Thomassen

Størst overflytting av personer blir det fra Planavdelingen til den nye Driftsavdelingen. Steinar Holstein og Per Härter tar med seg Vegdatabanken over, og fra Plans trafikkseksjon flytter Reidar Jørgensen, Marit Wroldsen Dahl, Per Espen Alme og Johnny Krokeborg. I tillegg blir den stillingshjemmelen Rune Lundquist (som nå er i Botswana) har, overflyttet til Drift. Litt forenklet kan man si at skilting, ATK, lyssignalanlegg, belysning og mindre utbedringstiltak nå blir overført fra trafikkseksjonen til Drift.

Til Trafikant og kjøretøy overføres samordningsansvaret for trafiksikkerhetsarbeidet, FTU-sekretariatet og ulykkesregisteret. Disse arbeidsområdene skal sammen med avdelingens trafikantrettede trafiksikkerhetsarbeid legges til en nyopprettet trafiksikkerhetsseksjon som vil bestå av Leif Gjestad, Rolf Sivkveland og to nye stillinger. En av disse er seksjonslederen som skal ansettes etter ekstern utlysning, ellers overflyttes Anne-

Mai Presthaug fra Planavdelingen til Trafikant og kjøretøy når hun er tilbake etter sin studiepermisjon.

På Administrasjons- og økonomiavdelingen skjer det også endringer. Skrivestua forsvinner og det etableres en etasjesekretær-ordning. Barbro Roberg og Laila Bæk er allerede fast tilknyttet sentralbord/resepsjon. Sissel Tørnby overføres fra Vedlikeholdet til Administrasjonsavdelingen og blir etasjesekretær i Drifts og Trafikant- og kjøretøys nye lokaliteter i 6. etasje. EDB forsterkes ved at Norma Enes knyttes til EDB-seksjonen på hel tid.

De fleste organisasjonendringene vil skje fra 15. mars, men enkelte unntak er det. Trafikksikkerhetsseksjonen på Trafikant og kjøretøy blir først opprettet når seksjonslederen har tiltrådt sin stilling. Tverrfaglig ansvar for miljø (plan) fungerer fra 15. april, for FOU (drift) fra august i år. Etasjesekretærene kan først komme i funksjon når vegkontoret er ferdig oppbygget til sommeren. I fortsettelsen av utviklingsarbeidet skal spørsmålet om antall vegmesterområder utredes. Gruppen skal se på dette er nå nedsatt og skal avgi innstilling innen 15. september 1992.



Trafiksikkerhetsarbeidet skal nå samordnes fra Trafikant- og kjøretøyavdelingen. Dette er kanskje den største endringen ved omorganiseringen.

etat for mye. Det er nødvendig å skape interesse for å delta aktivt i å skape en levende TS-seksjon som organisasjonsmessig og administrativt er så veldrillet at den evner å ta opp i seg og løse de faglige krav man såvel eksternt som internt vil stille til den.

TS-arbeidet må få status. Det må bli gjevt og forpliktende å drive TS-arbeid såvel i våre egne rekker som ellers i samfunnet, ikke minst hos våre politikere, skoleverk og i hjemmene. Vi må også få døra mer på gløtt til de unge. Det må merkes at det nytter. Vegvesenet må vise i praksis at vi vil være på banen og lede dette arbeidet.

Med de nye tiltak som nå settes i verk er trafikant- og kjøretøyavdelingen (biltilsynet) vist stor tillit fra Vegvesenet ellers. Det tildels skarpe skille mellom biltilsynets arbeidsfelt og Vegvesenet bør tones ned og bli et omforent arbeidsområde. Nå står det igjen å vise at vi er verdt denne viste tillit.

Vegsjefen: Vi ligger lavt i nordfylket

Ikke behov for den nye E 18

Tre-adsopsjon mot ny E18

stause velp...

kontoret har gått for

divarer Opseth

E18-utbyggingen viktig for Natur og Ungdom

Far signal fra fra Opseth etter

TONSBERG Natur og ungdom arrangerer tidlig i kv. for fra Fjellmann

Presseopplagene om E18-saken i nordfylket har vært mange. Den siste tiden har et notat på avveie fått mye oppmerksomhet.

Fortsatt venter vi på at Samferdselsministeren skal bestemme seg når det gjelder E 18 i nordfylket. Og i mens når debatten nye høyder i aviser og radio. Det vil si, noen debatt er det vel strengt tatt ikke så lenge bare motstanderne av prosjektet er på banen. Jeg og vegkontoret må ligge lavt i den fasen vi nå er inne i. Det er statsråden som skal fatte beslutningen, og han har de informasjonen om prosjektet han trenger. Om vi nå gikk ut og argumenterte ville det uten tvil ha blitt oppfattet som utidig på høyere hold. Internt skaper dette imidlertid visse frustrasjoner. Det er ikke hyggelig å være skyteskive og ikke kunne ta igjen eller tilbakevise åpenbart feilaktige påstander. I denne artikkelen vil jeg imidlertid gå gjennom en del av det som har skjedd og har blitt sagt i det siste og gi min versjon av virkeligheten.

Mulig konfrontasjon når anlegget starter

Mye av oppmerksomheten i januar og februar har vært sentrert omkring våre planer for hvordan vi skal opptre dersom det blir ulovlige demonstrasjoner når anleggsarbeidene starter opp. Både ut fra erfaringer i Telemark og Østfold samt det faktum at noen grupper offentlig har uttalt at de vil aksjonere mot

anlegget selv etter et lovlig fattet vedtak, har en arbeidsgruppe ved vegkontoret utarbeidet en "plan" for hvordan vi må forholde oss i en slik situasjon. Ved en eventuell aksjon mot anlegget har vi tre hovedmål: Vi vil gjøre avbruddet kortest mulig. Vi vil unngå skader på mennesker (egne ansatte, entreprenøransatte og aksjonistene selv). Og vi vil sørge for korrekt og saklig informasjon om anlegget.

I tillegg har det vært viktig å skille mellom vår rolle og politiets rolle. En eventuell aksjon vil bli anmeldt på vanlig måte og så blir det politiets oppgave å fjerne demonstrantene eller rydde opp i situasjonen på annen måte.

Arbeidsgruppen har lagt fram forslaget (notatet) for meg som må bestemme hva vi gjør og hvilke forberedelser som foretas. Våre planer (d.v.s. et notat med arbeidsgruppens tanker) ble "overlevert" til uvedkommende før jul fra en av våre ansatte og havnet etterhvert i flere avisredaksjoner. Notatet var ment til internt bruk, og jeg er skuffet over den manglende vurderingsevnen vedkommende har utvist og/eller den illojalitet dette innebærer i forhold til vår informasjonspolicy. Jeg ser det som bortkastet tid å finne ut hvem som står bak, og det er

mulig vi må revurdere en del rutiner vedrørende interne notater etter dette, for å unngå lignende tilfeller senere. Har noen lyst til å snakke med meg om saken, er de hjertelig velkomne til det.

Notatet medførte til slutt at det ble stilt spørsmål i Stortingets spørretime fra SVs representant Lisbeth Holand om det er rimelig at vi som vegmyndighet utarbeider slike planer. Statsråd Opseth svarte at det ikke er urimelig at vi utarbeider slike planer, men at vi i dette tilfellet hadde gått for langt. Jeg tar hans svar til etterretning. Likevel er jeg svært glad for at statsråden gir aksept for at vi i alle fall må ha anledning til å forberede oss på ulovlige aksjoner, selvsagt uten å innta politiets rolle. La oss håpe at vi kan oppnå både vårt og politikernes mål: nemlig at vi unngår alle konfrontasjoner knyttet til anleggsstart og gjennomføringen av anlegget når departementet har behandlet klagen på hovedplanen. I dette ligger selvsagt at alle parter fullt ut respekterer og etterlever det vedtak som blir fattet.

Natur & ungdom har hevdet at Vegvesenet opptre politisk når vi vil informere om anlegget og bakgrunnen for det i forbindelse med en konflikt i nordfylket. Noen vil kanskje finne det underlig

at folk som selv vil sette seg ut over norsk lov, er så fintfølede for hva andre driver med. Men uansett kan det ikke herske noen tvil om at det er vår klare oppgave å informere om prosjektet og beslutningsprosessen bak det, når lovlige vedtak er fattet. Balansen mellom politikk og fag er hårfin, men når et vedtak er fattet er den politiske prosessen over, og vi har ansvaret for å iverksette vedtaket.

Mange påstander. Vi forholder oss til departementet.

I avisene florerer det med påstander om feil saksbehandling, gale opplysninger og beskyldninger om faglig udyktighet. Dere synes sikkert det er rart at jeg ikke går ut offentlig og besvarer alle slike påstander. Jeg innrømmer at det er fristende å gjøre det, for de fleste påstandene er gale etter mitt syn, men det er ikke riktig å føre en offentlig debatt fra vår side nå. De påstandene som er satt

fram nå er stort sett de samme som vi tidligere har forholdt oss til gjennom den formelle plan- og klageprosessen vi har vært igjennom og fortsatt er i. Nå ligger saken i Samferdselsdepartementet til endelig avgjørelse, og de er kjent med alle våre vurderinger og motstandernes spørsmål. Derfor svarer vi på de faglige spørsmål som departementet må ha svar på fra oss i sin håndtering av saken. Den offentlige debatten i denne saken er over fra vår side. Nå gjenstår bare den endelige avgjørelsen. De av dere som gjerne vil vite mer om saken eller har spørsmål til oss i forhold til hva som spilles ut i avisene, kan gjerne ta kontakt med planavdelingen (Steinar Aspen), anleggsavdelingen (Karl Høiland) eller andre.

Når får vi et vedtak?

Jeg vet ikke når avklaringen kommer og kan bare håpe det skjer så snart som mulig. Vi må akseptere at Samferdsels-

departementet må få bruke den tid de trenger. Det er en del av den demokratiske prosessen. Jeg er like utålmodig som alle dere, men vårt bidrag til rask avklaring er å gi raskest mulig svar på departementets eventuelle spørsmål. Jeg synes imidlertid det er ganske vanskelig å leve med en så stor usikkerhet om et så stort og viktig prosjekt. Det er ikke lett å etterleve de krav til produktivitetsoptimal bruk av økonomiske og personellmessige ressurser som sentrale myndigheter forventer av oss når beslutningsprosessen blir så langvarig som i dette tilfellet. Men vi gjør så godt vi kan og håper usikkerheten er over snart. Deretter får vi ta oss tid til å diskutere de erfaringer vi nå har høstet i denne saken, både hva angår planprosessen og de ulike aktørenes roller og forholdet mellom de forskjellige forvaltningsnivåer og beslutningstakere.

Tore Kaurin

Parkering for de få



Det kan ha mange fordeler å være såkalt "A"-menneske. Men at dette også skulle gi seg utslag i rett til egne og private parkeringsplasser i vegkontorets kjelleretasje, er noe nytt. Nytt- og nytt, fenomenet har pågått i lengre tid og opptrer hver dag fra tidlig morgen til sent ettermiddag. De observante har etter hvert merket seg hvilke Mazdaer, Volvoer og Saaber m.v. som okkuperer plasser for oss andre som har behov for slik plass en time eller to. Selv om "A"-mennesker har visse typer anlegg, kan det være verd å forsøke seg som "B"-menneske en gang i blant.

**Hilsen
D. Michelin**

Parkeringsplassene (eller snarere mangelen på ledige sådanne) i kjelleren på vegkontoret er en konstant kilde til irritasjon. Bildet er tatt en tilfeldig dag. Om det er "A-" eller "B-" menneskers biler vi ser, vites ikke.

Trangt, men trygt på Kopstad bru



Vanskelige arbeidsforhold på Kopstad bru for (f.v.): Harald Wessel, Trond Bårnes, Helge Sogn, Monica Ellingsjord, Terje Haugrud og Einar Lunde.

- Vi føler oss trygge, men det er trangt, sier Terje Haugrud som sammen med Eivind Holtan er oppsynsmenn på Kopstad bru på E 18 i Borre. Brua har store klorid-skader, og må skiftes ut. Arbeidet foregår mens godt over 10.000 kjøretøyer passerer arbeidsstedet i døgnet. Og under brua dundrer Vestfoldbanen forbi med jevne mellomrom. Kjøreledningen kompliserer arbeidene en god del. I perioder må strømmen slås av for at arbeidene skal kunne skje på en trygg måte. - Å komme borti en strømførende kjøreledning er noe man gjør bare en gang, sier Haugrud.

Erik Thomassen

Arbeidsområdet på Kopstad er utsatt. Trafikken er hard, og selv om farten er skiltet ned til 60 km/t, passerer mange i 80 og 90. Folkene som jobber på brua er sikret med griser og brurekkverk, blinklys og zebra-skilter, men det skjer til stadighet at uoppmerksomme biler tar borti skilt og griser. - En morgen fant vi igjen en skiltfot borte i Kopstad-krysset, sier

Terje Haugrud. Bilen må ha dradd den med seg en kilometers veg. - Og sammen med foten fant vi biter av bannpanna, legger han til.

Den 32 meter lange brua over jernbanelinjen har store rustskader i armeringen. Skadene ble oppdaget under Vegvesenets rutinemessige bruinspeksjon, og de

er for store til at det er lønnsomt å reparere dem. Det har likevel ikke vært noen mulighet for at brua skulle svikte eller bryte sammen. - Foreløpig har vi tre fra brugjengen og en lærling i tillegg til oppsynet på denne jobben, sier anleggsleder Einar Lunde. Helge Sogn er formann, og de andre er Trond Bårnes, Harald Wessel og Monica Ellingsjord.

Kopstad bru er bygd i 1968. Overbygningen består av prefabrikerte spennbetong-elementer som ikke er produsert av Statens vegvesen. Skadene skyldes at det ble brukt salt i betongen for å fremskynde herdingen. Dette var en alminnelig metode på den tida da brua ble bygd. Når armeringen ruster sprenges betongen ut, og armeringen blir på denne måten enda mer utsatt for rust.

- Hele overbygningen skal skiftes ut med en ny, sier Lunde. Vi bruker prefabrikerte betongbjelker med en høyde på 50 cm med påstøp for overbygningen. Hele

brua dimensjoneres for 13 tonn aksellast.

Da Vestfolder'n besøkte anlegget var det innleide folk som var i arbeid med diamantskjæring av de gamle spennbetongelementene. Arbeidet kompliseres av den store trafikken på E 18 og jernbanen under brua. I perioder er det nødvendig å slå av kjørestrommen. For å unngå forsinkelser vil dette i stor grad skje om natta. Arbeidet vil foregå slik at den gamle bruoverbygningen vil bli fjernet i halv bredde og erstattet med ny. Deretter vil man ta den andre halvparten. Det er ikke nødvendig å gjøre noe med landkarene eller pælene til brua.

Arbeidet på Kopstad bru er kostnadsberegnet til 3,3 mill. kr., og vil pågå fram til St. Hans. Halve vegbanen vil være stengt av gangen. E 18 er så bred på denne strekningen at det er plass til to kjørefelt med nedsatt hastighet forbi arbeidsstedet.

-Rust i armeringen sprenger ut betongen i spennbetongelementene, sier Einar Lunde.



Feiebil stanset toget

De spesielle arbeidsforholdene på Kopstad bru ble grundig dokumentert fredag 21. februar. Under feiing med Vegvesenets kostemaskin av sageslammet i bruas midtspenn etter avsluttet saging, kortsluttet kjøreledningen med et kraftig smell. Trolig er det kommet noe ned på kjøreledningen. Anleggsledelsen betrakter det inntrufne som et hendelig uhell. Det var slått opp bord på brua for at man nettopp skulle unngå å få løsmaterialer ned på kjøreledningen.

Uhellet skjedde midt i den travleste tida på Vestfoldbanen, fredag ettermiddag kl. 1610 med fulle pendlertog fra Oslo hver halvtime. Togene ble snudd i Holmestrand og Tønsberg og det ble satt opp busstransport mellom de to

byene. NSB rekvirerte revisjonsvogn fra Larvik til skadestedet. Kl. 1835 var skaden utbedret, og togtrafikken kunne igjen gå som normalt.

Forholdene til de 16.000 voltene 30 cm. under bruelementene blir tatt svært alvorlig. Før bruarbeidene kom i gang ble det arrangert et informasjonsmøte. Her ble instruks gjennomgått og opplegget for arbeidets gang ble diskutert.

Instruksen fra NSB er lest av de tjenestemenn og private entreprenører som arbeider på brustedet. Underskrevne erklæringer er levert jernbanen. Ingen gjennomskjæring av bruoverbygningen i bruas midtspenn over kjøreledning og spor kan iverksettes uten at NSB er varslet,

og strømmen er slått av. Fugeskum benyttes til gjennomskårne elementer til tetting av sagspor. Over sagspor i overkant av brudekket legges 1"x8" trebord som stiftes fast til dekket.

Så lenge det arbeides over kjøreledning og jernbanespor skal det være høyt og tett rekkverk i en avstand av fire meter fra kjøreledningen.

Ny førerprøve underveis

Nå blir det slutt på at den enkelte sensor kan legge opp førerprøven som han vil. I løpet av våren vil Biltilsynet innføre standardiserte prøver som følger spesielle ruter. På den måten sikrer man bl.a. en mer ensartet vurdering av kandidatene. Samtidig skaffer Biltilsynet seg et godt verktøy for å vurdere de enkelte trafikkskolene og lærerne, og dermed få et bedre grunnlag for tilsyn og veiledning.

Erik Thomassen

Blant sensorene er det en viss frykt for at prøvene nå skal bli alt for mekaniske, og at mulighetene til å vurdere kandidatens kjøreplanlegging og tankene bak atferden blir mindre. - Vi vil kombinere det beste i den nye prøvemodellen med det beste i vårt tidligere opplegg, sier trafikkipedagog Leif Gjestad til Vestfolder`n.

Fordelene ved faste ruter er flere. Tidligere har det vært vanskelig å sammenligne sensorene og vanskelig å diskutere evalueringen av en elev. - Nå får vi faste situasjoner og opptredener som skal bedømmes på faste plasser, sier Gjestad. Vi sikrer oss også at sensorene må forholde seg til opplæringsplanens mål, og ikke kan vektlegge ut fra egne oppfatninger om hva som er viktig og uviktig.

Hver stasjon skal ha minst seks forskjellige ruter elevene kan prøves i. I løpet av ett års tid vil dette bli utvidet til 12. - Vi tenker oss også en rulling slik at kjøreskolene får forskjellige ruter fra gang til gang, sier Gjestad. Rutene vil ellers bli lagt opp slik at at man går ut fra en vurdering av hva man ønsker å teste, og finner fram til steder hvor dette best kan skje. På en strekning kan det være sekteknikk, på neste strekning fartstilpassning, risikovurdering osv.

Sensoren krysser fortløpende av på et skjema under førerprøven. Disse skjemaene kan danne utgangspunkt for



Førerprøven skal standardiseres. Mathias Håkegård (her sammen med Anne Gro Johnsen med ferskt førerkort) og de andre sensorene får skjema og faste ruter å følge. Ordningen har både fordeler og ulemper mener trafikkipedagogene.

videre arbeid med undervisningen på kjøreskolene. Og Gjestad tror også de kan komme til nytte i flere sammenhenger: - Kanskje kan vi skaffe oss et datagrunnlag for å vurdere kjøreatferden på spesielt ulykkesutsatte punkter og strekninger og gi tilbakemelding til planavdelingen og driftsavdelingen på dette, sier han. Han ser heller ikke bort fra at man kan tilføre andre avdelinger ny kunnskap om deler av vegnettet som har en uheldig utforming, gjennom slik systematisk observasjon.

Det er Vegdirektoratet som har utviklet det nye førerprøve-opplegget. Dette har pågått over flere år, og nå skal opplegget innføres i alle landets fylker. I Vestfold har man de senere årene utviklet prøveopplegget etter en litt annen modell. - Vi har lagt veldig stor vekt på å få utbytte av den obligatoriske landevegskjøringen, sier Leif Gjestad. Vi har jobbet med å få tak i tanken bak handlingen, for det er det viktigste og det som skaper mønsteret i trafikkatferden. Teknikken har her vært å samtale med eleven om de situasjonene han eller hun har vært igjennom. Hensikten har vært å finne fram til hvordan elevens kjøreplanlegging har vært. - Vi mener at på denne måten har vi kunnet avgjøre om

en handling egentlig har vært riktig eller gal. For å ta et eksempel: En elev ser ut til å utnytte en luke i trafikken og smetter inn. Tilsynelatende opptre han riktig og får ros for dette. I virkeligheten har han kanskje ikke sett at det faktisk var biler på vegen som kunne skapt en farlig situasjon for han. Noe som tilsynelatende var en riktig opptreden, var med andre ord egentlig det motsatte. Bare dialog mellom sensor og elev vil kunne avsløre dette.

Instruksen nå er å prate minst mulig og bare registrere det vi ser. - Vi mister muligheten til å få innpass i elevens planprosess, men fortsatt er det en viss mulighet til å la elevens plan for handlingen få innflytelse på evalueringen, sier Gjestad. Vi aksepterer at vi må ta i bruk dette systemet og vil gjøre oss nytte av det beste i det, nemlig at det er et systematisk verktøy for videre arbeid på flere områder. Samtidig vil vi gå inn med kjøreprosess-analyse underveis. Vi vil se spesielt på en delstrekning og få eleven til å begrunne og analysere sine handlinger der. Ellers er det en bra ting ved det nye systemet at det stiller veldig sterke krav til sensors kunnskaper om normalplanens mål og kriterier for vurdering, sier Gjestad til slutt.

Vi presenterer:



Biltilsynsstaben

Biltilsynet har et omfattende arbeidsfelt innen trafiksikkerhet, trafikkavvikling, miljø, publikumservice, kjøretøy- og førerkortregistre, opplæring m.v. Således driver vi periodisk- og utekontroll av kjøretøyparken i fylket, ca. 30.000 kontroller pr. år som pr. i dag består av ca. 160.000 kjøretøyer, avholder og godkjenner ca. 5.000 førerprøvekandidater pr. år samt registrerer og omregistrerer ca. 30.000 kjøretøyer pr. år. Som en aktuell forvaltningsbedrift innen bil-

og vegtrafikkspørsmål driver vi en utstrakt service til publikum innen vårt fagområde herunder tilsyn og veiledning av trafikkskoler.

Pr. i dag har vi 52 stillingshjemler til disposisjon. Vi har stasjoner i Horten, Tønsberg og Larvik samt kontorer i Holmestrand og Sandefjord og utekontrollstasjonen på Solum.

Biltilsynssjefen og hans stab er stasjo-

nert på vegkontoret.

Fra 15. mars 1992 vil avdelingen ta i bruk navnet Trafikant- og kjøretøyavdelingen, (T og k-avdelingen), mens biltilsynet ute fortsatt vil bruke navnet Biltilsynet. Fra samme tidspunkt vil vi overta koordineringen av TS-arbeidet på vegkontoret og dispensasjonsdelen for store- og tunge kjøretøyer i fylket.

Magnus Bøie

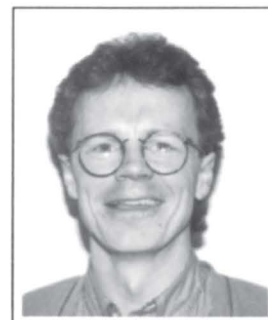
Biltilsynsstaben



Anne Grete Friberg



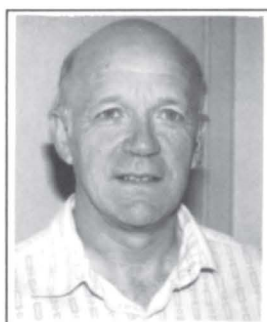
Rolf Sikveland



Sigmund Riis



Leif Gjestad



Magnus Bøie

Sigmund Riis.

Sigmund er i første rekke avdelingens ressursperson på områdene langstidsplan, årsplan, driftsoppfølging og miljø. Han har også delansvar på utviklingsarbeid innen kjøretøyområdet. Han har delegert ansvar for enkeltoppgaver, og medansvar for at avdelingen når sine mål. Sigmund er en av etatens helårssyklister, og er svært interessert i miljøaspektene ved etatens virksomhet. Ønsker for øvrig forbud mot motorgressklippere mellom kl. 1500 og 14.45. Har et godt forhold til musikk og sang, er litt for sportsinteressert i konas øyne, og tar sikte på å trene seg opp til vårens vakreste i Sogn. Har et dårlig venstre kne (kan skape sjenerende lyder). Lykkelig eier av en liten båt (seil selvfølgelig).

Anne Grete Friberg, født 20.12.1944, bor i Sandefjord med mann og 3 barn. Hun har arbeidet ved sykehuslaboratoriet og i SAS og bodd flere år i utlandet med familien. Fikk sin første kontakt med Vegvesenet da hun benket seg sammen med Per Vaadal på grunnfag i informatikk høsten -85. Kom til biltilsynet Tønsberg på forsommeren 1987 mens publikumspågangen var som verst på utsiden av skranken og sykdom og ferie

herjet på innsiden. Det var tøffe tak for en nybegynner. Hun arbeider i dag ved biltilsynssjefens stab med ansvar for økonomi, EDB, opplæring og service i biltilsynet.

Rolf Sikveland, født 24.11.1948.

Rolf begynte i Vegvesenet oktober 1988. Han driver pedagogisk veiledningsarbeid blant fylkets 25 trafikkskoler. Han er også sterkt engasjert i analysearbeid av trafikkulykker. Før han kom til Vegvesenet har han 3 års befalserfaring, 3 år som gymnastikklærer og 15 år som trafikkklærer. Han er en av de tre "Hardhausene" i biltilsynet, dvs. syklet Trondheim - Oslo, gått Birkebeineren på ski og løpt Oslo maraton i samme sesong.

Magnus Bøie, født 16.7.1931, biltilsynssjef i Vestfold fra 1977. Av utdanning kan nevnes: maskiningeniør fra 1953, og hospitant i bil- og trafikkfag fra NTH 1957-1959. I Vegvesenet begynte han i 1953 som bilsakkyndigassistent, henholdsvis i Lillehammer og Bodø fram til 1957. Fra 1960 og fram til 1977 har han vært bilsakkyndig (leder) på tre forskjellige steder i landet, Sør-Troms, Notodden og til slutt ved stasjonen i Tønsberg. Dit kom han i 1974. Han har deltatt i en rekke utvalg for Vegdirekto-

ratet og ellers kommunalt og fylkeskommunalt.

Leif Gjestad, født 1.1.1952.

Leif er immigrant i Vestfold og har trådt sine barnesko i Bærum. Nysgjerrighet og lærelyst bragte han til Universitetet der han fordypet seg (praktisk talt) i ferskvannsfiskenes liv og levnet. Da han endelig slapp ut derfra, var det med cand.real. papirer i handa og hodet fullt av dyr og planter, økologi og miljø. Skjebnet ville at han skulle bli sugd inn i ungdomsskolens turbulente miljø som lektor i naturfag og matematikk. Men, MC-gal som han er, tok han også instruktørutdanning og undeviste ved trafikkskole i fritid og sommerferie. I 1988 ble han "fisket opp" av biltilsynet i Larvik og fikk plass i trafikkseksjonen der. Pedagogikken ble hovedinteressen og da pedagogstillingen ble ledig, kunne han ikke dy seg for å søke - og fikk den. Fra 20. mai 1991 har han vært i biltilsynssjefens stab. Fritid? Ja, det hender, men mest er det gammelt hus, 2 barn, samt en hustru som er fulltids student og politiker. Skulle det dukke opp noe fritid, da kaster'n seg over faglitteratur med en umettelig appetitt. Blir det for tøft til tider, flykter'n på motorsykel for å finne fred i sjelen.

Publikumsundersøkelse: Uvennlige vegfolk?

Hvor er det blitt av Årets service-etat fra 1984? En intervjuundersøkelse foretatt før jul viser at over halvparten av de som var i kontakt med vegkontoret var misfornøyd med den servicen de fikk. I andre deler av etaten er inntrykket bedre, med biltilsynet som en klar nummer en: her er 3 av 4 fornøyd med servicen. Det folk gjennomgående er mest misfornøyd med er at det er liten vennlighet og serviceinnstilling blant våre ansatte. Selv om datagrunnlaget er noe spinkelt for andre deler av virksomheten enn biltilsynet, er det all grunn til å spørre om Astrid Gjertsens gamle favorittetat har glemt gamle kunster.

Erik Thomassen

Andre forhold folk er misfornøyd med er dårlig saksbehandling, lang saksbehandlingstid og at de ikke treffer rette vedkommende. I undersøkelsen, som er foretatt av Vestfold kompetansesenter as i Sandefjord, er til sammen 1000 mennesker spurt om sitt forhold til Statens vegvesen. Ca. 20% av de spurte har vært i kontakt med biltilsynet det siste året, mens andelen for andre deler av virksomheten ligger mellom 3 og 5%.

- Selv om datagrunnlaget til dels er svært spinkelt er det all grunn til å ta tendensen i undersøkelsen alvorlig, sier fungerende vegsjef Tore Kaurin til Vestfolder'n.

Hensikten med å gjennomføre en slik undersøkelse er selvsagt å finne ut hvordan vi kan forbedre vår publikumsservice. Jevnlige målinger vil kunne gi oss et grunnlag for å vurdere om vi blir bedre eller dårligere på dette området. Om



Biltilsynet på topp, vegkontoret på bunn. Det er resultatet når vi spør folk om hva de synes om publikumsservicen vår. Selv om tallene er usikre, er det grunn til å ta dem alvorlig.

den metoden som nå er tatt i bruk er velegnet til dette formålet gjennstår å se.

- Hva har ledelsen tenkt å gjøre for at vi skal komme bedre ut neste gang vi går ut og spør folk om hva de synes om servicen vår?

- Jeg tror tiden er inne til å rette søkelyset på publikumsbehandlingen vår på alle avdelinger og på veg- og biltilsynsstasjonene, sier Kaurin. Service er et av våre fire hovedmål. Det viktige er å bli enige om hvilket nivå og kvalitet vår service skal ha. Kanskje er ikke den metoden vi nå har brukt fullgod, men hele virksomheten bør uansett være opptatt av å bli bedre på dette viktige området. Vi vil også vurdere å gå videre og gjøre en ny undersøkelse. Kanskje kan vi da få sikrere kunnskap om hva folk som har vært i kontakt med oss faktisk har opplevd.

Vegsjefen peker i tillegg på at måten vi behandler folk i våre omgivelser på, har

stor innvirkning på hele etatens renommé. - Vi er i mange tilfeller avhengig av en positiv innstilling fra folk omkring oss for å få ting til, sier Kaurin. Det bør vi alle huske på når vi opptrer på etatens vegne.

- Hva er din kommentar til at vegkontoret kommer dårligst ut i denne undersøkelsen?

- Jeg tror nok folks svar her i noen grad har blitt farget av at de har fått negative svar på søknader og henvendelser, men vi kan ikke innvilge alt mulig for at folk skal bli mer fornøyd med oss. Ellers mener jeg at vi bør benytte sjansen til å få til forbedringer når vi nå gir vegkontoret en ansiktsløftning og foretar visse organisasjonsendringer. Det nye systemet med etasjesekretærer bør f.eks. kunne redusere problemene med at man ikke får tak i rette vedkommende.

Meningen er at en ny undersøkelse skal gjennomføres i november i år.

OPPLÆRINGS

UTVIKLINGSTILTAK (Hovedområder hvor det er behov for kompetanseutvikling, evt. konkrete utviklingstiltak.)	* O M R	** A V D	*** F O R M	Ant. dgr.	Gjennomførings- tidspunkt		Sted	Målgrupper	Ant. del- tak- ere	Ansvarlig på avdeling
					1992 måned	3:-93 4:-94				
Trafikkplanlegging	2	1	E	2				Teknisk pers.	2	AHC
Samordnet areal- og transport planlegging	2	1	E	2				Teknisk pers.	2	AHC
Plansejtkonferanse	1	1	S	2				Teknisk pers.	1	Foss
Lederutvikling seksj.ledere	1	1	S	2				Teknisk pers.	2	UH/AHC
Prosjektadministrasjon	1	1	E	2				Teknisk pers.	1	UH
Vegdak	2	1	L	2				Teknisk pers.	1	UH
Anleggslederskolen	6	1	S	2				Teknisk pers.	1	UH
Kommuneplanlegging	2	1	E	2				Teknisk pers.	1	AHC
Generell miljøkoordinering	5	1	L	2				Teknisk pers.	5-10	UH
Byutforming	5	1	S	2				Teknisk pers.	2-3	AHC
Miljøkunnskap (3NIF/NITO)	5	1	E	2				Teknisk pers.	3x1	UH/AHC
Miljøkunnskap (2 sentrale)	5	1	S	2				Teknisk pers.	2x2	UH/AHC
Overvannsteknologi	5	1	E	14				Teknisk pers.	1	UH
Planlegging for sykkeltrafikk i byer og tettsteder	5	1	S	2				Teknisk pers.	2-3	AHC
Landskapsutforming	5	1	L	1				Teknisk pers.	5-10	UH
PC-bruk	2	1	L	1				Teknisk pers.	10-12	AHC
Programmeringsverktøy	2	1	L	2				Teknisk pers.	1	AHC
Vegtunneler	2	1	S	2				Teknisk pers.	1	UH
Verdsetting av bygn./areal	2	1	S	2				Teknisk pers.	1	UH
Grunnerverv	2	1	E	2				Teknisk pers.	1	UH
Oppgradering	2	1	L	1				Teknisk pers.	10-12	UH/AHC
- skilt				1						
- belysning				1				Teknisk pers.	2	AHC
- støy				1				Teknisk pers.	1	Foss
- forurensning				1				Teknisk pers.	2	UH/AHC
- vegbygging				1				Teknisk pers.	1	UH
- veg- og gateutforming				1				Teknisk pers.	1	UH
Vegprosjektering	2	1	S	2				Teknisk pers.	2	UH
Plan- og bygningsloven	2	1	L	1				Teknisk pers.	10-12	AHC
Trafikksikkerhet	4	1	E	2				Teknisk pers.	1	AHC
Kartdagene -92	1	1	E	3	03		Oslo	Landmåler	1	JEL
Global Pos.syst.	1	1	E	3				Kartansv.	1	KHA
EDB Multi-rapport	1	1	E	2			Oslo	Merkantilt	1	SK
Oppgjørsdelen av grunnervervessek.	1	1	S	2	02		Randsvangen	Merk/gr.erv.	2	SK/DS
VEG-GIS kartdataforv. i SVV	1/6	1	S	2				VDB-led/k.ans	1	KHA
Praktisk GPS-kurs	1	1	E	5			Gjøvik	Landmåling	1	JEL
Intensivkurs i mod. landmål.bereg.	1	1	E	10			Drammen	Landmåling	1	KHA
Kurs i Vestfold karttekn.for.	1	1	E	1				Landmåling	3	JEG
NIF-kurs GIS, GPS o.l.	1/2	1	E	3				Landmål/kart		
Vesla/Geonor	1	1	A			3	Vegkontoret	Grunnerverv	5	JEG
Vesla/Geonor, videregående								Landmåling	2	KHA
Excel innføring	1	1	A			3	Vegkontoret	Grunnerverv	5	JEG
Excel videregående								Landmåling	2	
V/G-kart		1	H	2	01		Moss	Landmåling	1	JEL
Gemini introduksjon	1	1						Landmåling		KHA
Anleggsjefkonferanse	1	2	S	3	høst			Avd.leder	1	IW
Teknisk EDB-konferanse	1	2	S	4			Vdr	Driftsoppf.	2	SL
Kalkulasjon og oppfølging ERK	6	2	S	6			Vdr	Anl./k.ing.	3	DAT
Produktivitet og konk.evne, Anl.	6	2	S	6			Vdr	Anl.ledere	2-3	IW
Brukonferansen	6	2	S	3			Vdr	Anl.ledere	2	DAT/EL
Kurs byggeledere og kontrolling.	6	2	S	6			Vdr	Anl./K.ing.	2	DAT/EL
Korrekt betongutførelse	6	2	S	4			Vdr	ing/ops/form	2	DAT
Kvalitetssikring NTH	4	2	E	2	jan.		Trondheim	Prosj.leder	1	HØI
Div. NIF-kurs	6	2	E	12				Anl./opps/+	3	IW
Anleggsdagene 1992	6	2	E	4	feb.		Hamar	Avd./prosj.l.	2	HØI
Betongrehab. EEU-kurs, NTH	6	2	E	10	mars		Trondheim	Opps/anl.l.	2	EL
Anleggslederskolen, Vdr	6	2	S	65	vår/høst		ambulant	Opps/anl.l.	1	IW
Tegningsforståelse	6	2	L	2	vår				10	GMB
Bruk av laser	6	2	L	2	vår				10	GMB
Geoteknisk felt- og lab. EEU (Vdr)	6	2	E	10	okt.		Trondheim	Anleggsleder	1	LER
ADK - vann og avløp	6	2	E	15	feb.			Form./oppsyn	3	LK
Kurs i feillære	6	2	E	10	vår		Grimstad	Stikk.pers.	1	GMB
Vesla Geonor	1	2	L	1	vår				3	GMB
Opptreden i media	1	2	L	1	jan.		E18 Nord	Ansatte E18N	10	HØI
Stikningskonferansen	6	2	S	3				Stikk.l/opps.	2	GMB
Tunnelkonferanse	6	2	S	2				Prosj.l.	1	HØI
Norsk Betongdag	6	2	E	2				Anl./K.ing.	1	DAT
Fjellsprengningskonferansen	6	2	E	2				Prosj.l./anl.l.	1	HØI
Byggel/kontrolling. bruanlegg	1	2	S	4				Kontr.ing.	1	IW
Konf. prosjekt-/byggeledelse bru	1	2	S	4				Teknisk pers.	1	IW
Utarbeidelse av anbud/kontr.oppf.	1	2	S	4				Teknisk pers.	1	IW
Etterkalkyler prisbank	1	2	S	4				Teknisk pers.	1	IW
Program anleggs pakken	1	2	R	1	jan.		Rigg E18N		8	IW
PC-opplæring MS-DOS	1	2	L/E	2					2	IW
PC-opplæring Windows	1	2	L/E	2					10	IW
PC-opplæring Excel/Symphony	1	2	L/E	2					4	IW
PC-opplæring WP 5.1	1	2	L/E	2					2	IW
Forberedelse til pensjonsalderen	1	2	E	5					1	N.M.
Kranførerkurs	6	6	L	4	1-6		Ås	Vegtj.m.	30	KH
Rapportføringskurs	6	6	L	1			Vegstasjon	Sjåf.mask.f.	40	GE
Elektro, Volvo last	6	6	E	3			Oslo	Mekaniker	1	OJ
Alment, Volvo last	6	6	E	3			Oslo	Mekaniker	1	OJ
Rep. Komatsu gravemaskin	6	6	E	3			Oslo	Mekaniker	1	OJ
Elektro, ny teknologi	6	6	L	1			Ås	Mekaniker	5	OJ
Sveising og behandl. aluminium	6	6	L	2			Ås	Sveiser	3	KHO
Sertifisering av løfteutstyr	6	6	E	5			Lier	Mask.instr.	1	KHO
Notis WP	6	6	L	2			Tønsberg	Lagerformann	1	NEB
Avtaleverket	1	6	L	1			Tønsberg	Adm.mask.	4	FSJ
Konf. for maskininstruktør	6	6	S	2	høst			Maskininstr.	1	KH
Maskinsejtkonferanse	1	6	S	3	06		Kr.sund	Leder	1	FSJ
Driftsbygninger	6	6	S	3	06		Lillehammer	Bygn.ansv.	1	
Forberedelse til pensjonsalder	1	6	E	5				Tjenestem.	1	KHO
Lagerforvaltning II	1	6	E	5				Lagerbetj.	1	NWB
MAN, rep. brems	6	6	E	3				Mekaniker	1	OJ
MAN, rep. elektrisk	6	6	E	3				Mekaniker	1	OJ
Alment, Scania last	6	6	S	3				Mekaniker	1	OJ
Utviklingstiltak v/omorganisering	1	6	L/E	3				Alle	5-8	FSJ
Vedlikeholdssejtkonferanse	1	3	E	3				Avd.ledere	1	SKJ
NUF-konferanse Tampere	1	3	E	3	6		Tampere	Avd.L./NVF-medl.	1	SKJ
Planlegging for sykkelbruk i byer og tettsteder	4	3	S	2				Vegm./oppsyn	1	Bakken
Veg - Gis - kartdatforv.	2	3	S	2				VDB-ledelse	1	S+H
Temadag kvalitetssikring	1	3	L	1	4			Ing./oppsyn	30	SKJ
Sykkel- og billøp									1	EMC
Opplæring i bruk og vedlikehold av utstyr	3	3	E	2	8			Elektriker	1	FEB
Interaktiv oppl. av int. og ekst. brøytesjåfører	4	3	L	1	11			Brøytesjåfører	50	CA
Arbeidsskiltning	4	3	L	1	9			Opps./tj.m.	50	BA
Opplæring VTS	2	3	L	1	1			Opps./tj.m.	8	FEB
NIF-kurs	4	3	E	3	1-11			Alle	5	SKJ
Skiltkonferanse	6	3	S	3				Saks./avd.ing.	3	CA
Kvalitetssikring i vegsektoren	6	3	E	3	1		NTH	Avd.ing.	1	SKJ
Signalkonferanse	4	3	S	2				Avd.ing.	1	AL
Bruk av teknologi for drift av vegnettet	3	3	S	2				Vegm./avd.ing.	2	FEB
Overvåkningsutstyr	3	3	S	2			Langesund	Opps./avd.ing.	2	CA
Vegmeldingsjenersten	3	3	S	2				Vegm./avd.ing.	2	CA
Datakommunikasjon/styring	3	3	E	2				Avd.ing.	1	FEB
ETC-brukerkonferanse (Overvåking signalanlegg)	4	3	L	1	sept.		Ås	Avd.ing./opps.	2	AL
Vegbrukerundersøkelser, konf.	4	3	S	2	feb.		Trondheim	Avd.ing./opps.	4	BA
Kvalitet/ser. termoplast. Norskilt	3	3	E	3	jan.		Moss	Oppsyn	1	K. J.
Asfalt dagen	2	3	S	1	1-2		Oslo	Teknisk pers.	3	HR

PLAN 1992

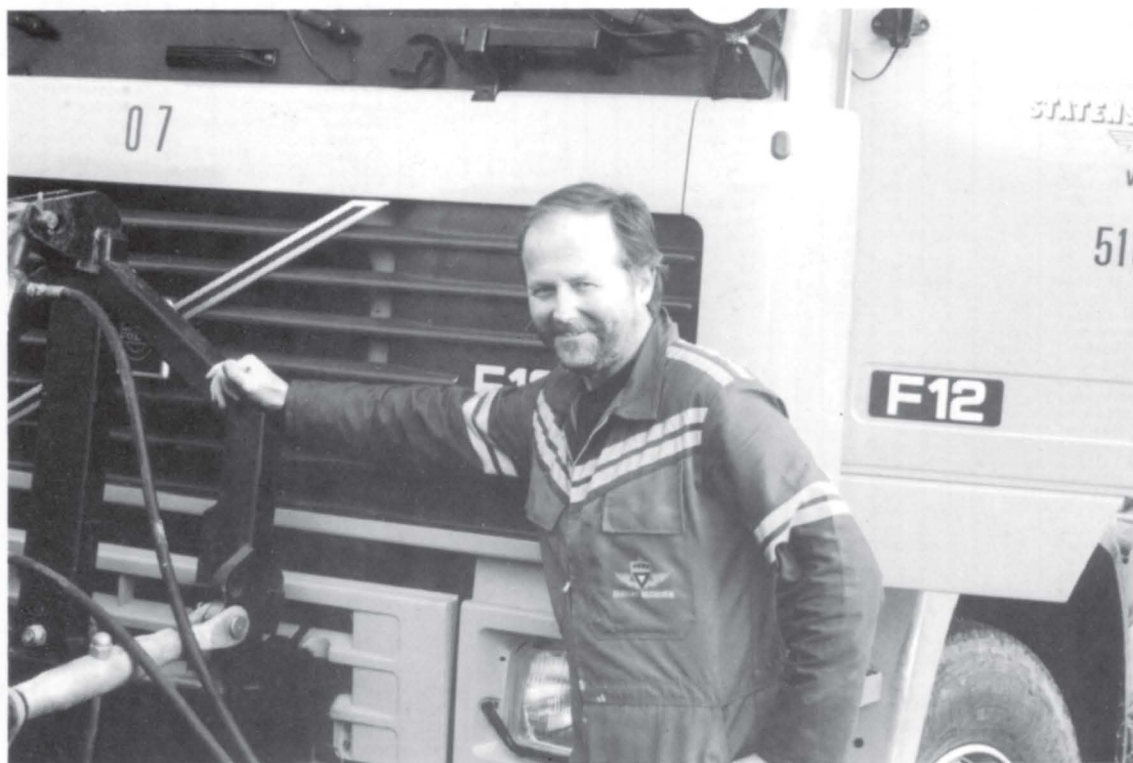
* OMRÅDER:
 1 = Ledelse og forvaltning
 2 = Planlegging
 3 = Trafikkavvikling
 4 = Trafikksikkerhet
 5 = Miljøhensyn
 6 = Anleggs/vedlikeh. teknikk

** KODE AVD:
 0 = felles
 1 = av planl./grunn
 2 = bygging
 3 = driftsavg.
 4 = trafikkant/kj.tøy
 5 = int.adm. og service
 6 = maskin-bygging/forvalt.

*** FORM:
 A = arbeidsplassopplæring
 E = ekstern opplæring
 H = kursopplæring
 L = lokal opplæring
 R = regional opplæring
 S = sentral opplæring (Vdr)

UTVIKLINGSTILTAK (Hovedområder hvor det er behov for kompetanseutvikling, evt. konkrete utviklingstiltak.)	* O M R	** A V D	*** F O R M	Ant. dgr.	Gjennomførings- tidspunkt		Sted	Målgrupper	Ant. del- tak- ere	Ansvarlig på avdeling
					1992 måned	3:-93 4:-94				
PMS-seminar	2	3	S	3	4			Teknisk pers.	2	HR
Asfaltkonferansen	2	3	S	2	3		Vestfold	Teknisk pers.	6	HR
Brukonferansen	6	3	S	3	11			Teknisk pers.	1	Nord
Konferanse om brukskader	6	3	S	2	9			Teknisk pers.	1	Nord
Bruregistre og bruvedlikehold	6	3	S	2	10			Teknisk pers.	1	Nord
Dimensjonering og forsterkning av vegger	6	3	S					Teknisk pers.	1	KO
Landskapspleie, vegområder	5	3							1	KO
Betongskader på bruer	6	3	S	2	11		Oslo/Asker	Oppsyn	2	JRA,TS
Geotekn. prosjektering	6	3	S	3	11		Asker	Ledere	2	EA,CED
Dim./forst. av vegger	6	3	S	2	09		Asker	vegtj.m.	2	SEB,KEB
Reg./bearb. data tekn. kval.kontr.	6	3	S	2	04		Asker	Oppsyn	2	TS,TSK
Asfaltkonferanse	6	3	R	2				Alle	6	EA/HR
Opptegning av grunnboringsdata	2	3	A		01-04					LK
Bruk av grunnboringsrigg	2	3	S	3	05		Larkollen	Vegtj.m.	2	AS,JEH
Windows / MS-DOS	1	3	L				Tønsberg	Teknisk pers.	12	EAC
Oracle / UTS	1	3	L	1-2			Tønsberg	Teknisk pers.	13	FEB
Nordic	1	3	L				Tønsberg	Teknisk pers.	5	JB
Nettverk / kommunikasjon	1	3	L				Tønsberg	Teknisk pers.	6	EA
PBR / Anprod	1	3	L/S					Teknisk pers.	6	SKJ
Sensorkurs (Vdr. bevilger spes.)	1	4	S	15	01-04		Tønsberg	Sensorer	9	LG
Autosys trinn IV	1	4	S	4	vår		Oslo	Kontorpers.	3	AGF
Miljø	1	4	S	5	vår/høst			Kj.t.sr.	1	SR
Trafikksikkerhet/ped./veil.	1	4	S	10	vår/høst			TS-koord.	2	LG
Biltilsynsjefkonferanse	1	4	S	3	høst			MB	1	MB
Registrering, førerkort	1	4	S	4	vår/høst		Oslo	Kont.seksj.	4	AGF
Teknisk/trafikk/brukskontor	1	4	S	4	vår/høst			Kj.tøy/traf.	5	SR/LG
Utrykningskurs	1	4	S	8	vår/høst			Sensorer	2	LG
Tilsynskurs	1	4	S	5	vår/høst			Sensorer	8	LG
Likestilling	1	4	R	3	jan.		Larvik	Kv.tils.	2	AGF
Publikumsservice	1	4	L	1	høst		Vestfold	Alle	55	AGF
Autosys. trinn IV	1	4	L	3	vår		Vestfold	Kont./reg.	22	AGF
EDB/PC	1	4	E	5	vår/høst				6	AGF
NTH TS-kurs	1	4	E	12	høst		Trondheim	TS-koord.	1	LG
Mellomlederkurs	1	4	E/L	10	høst			Stasjonsj./Seksj. L	15	AGF/LG
Personlig utvikling for kvinner	1	0	R	3	01		Larvik	Kv.tilsatte	6	AH
Verne- og miljøarbeid	5	0	R	4	03			Verneombud +	8	GJ
Saksbehandlerkurs	1	0	R	6	høst			Saksbehandl.	6	AH
EEU-kurs NTH (Vdr. bet.k.avg.)	1	0	S/E	10			Trondheim	Teknisk pers.	1	AH
Etterutdanning NTH, Halvårig	1	0	S/E	160			Trondheim	Teknisk pers.	2	AH
Avsetning fritidskurs	1	0	E					Alle		AH
Kommunikasjon, samarbeid, utvikl.	1	0	L	1	vår		Tønsberg	Alle	50	AH
Teknisk fagskole, kveldsstudie	6	0					Lokalt	Vedl.h./mask.	2	AH
018-vegbygging	6	0	L	2	02-03		Sandefjord	Teknisk pers.	100	AH
Krøsus-opplæring	1	0	S/L	2				Teknisk merk. pers.		AH
Fics-6	1	0	L	2			Vegkontoret	Teknisk merk. pers.	15	TOS
Fics-6 Arkiv	1	0	L	2			Vegkontoret	Teknisk merk. pers.	50	AB
Konf. om forslagsvirksomheten	1	0	S	2	05		Asker	Forsl.nemd	1	AH
PC Windows-drift I	1	0	E	2			Oslo		1	NE
Plattform-Drift	1	0	E	3	03		Oslo		1	KHA
MS-Lan-Man	1	0	E	3	04		Oslo		4	KHA,AB,OJS
PC Windows-drift II	1	0	E	2	07		Oslo		2	KHA,OJS,NE
PC Disc-problemøser	1	0	E	2	02		Oslo		2	KHA,OJS
PC Hardware	1	0	E	2	02		Oslo		1	KHA
MUX-kurs	1	0	E	?	01		Oslo		5	AB
HUB Manager	1	0	E	?	06		Oslo		3	KHA,OJS,AB
Regional EDB konferanse	1	0	R	2-3	09		Oslo		5	AB
Sentral EDB konferanse	1	0	S	3	03		Oslo		1	AB
NCS drift	1	0	E	1	03		Oslo		2	NE,HL
TIU drift	1	0	E	2	05		Oslo		2	NE,HL
NOCUS	1	0		3	11				1	AB
Strategisk IT-planlegging	1	0	S	2	08		Oslo		1	AB
Ledelse og IT	1	0	S	3	09		Oslo		1	AB
Intro ISDN	1	0	E	1	05		Oslo		1	AB
Fics-vedlikehold	1	0	E	2			Oslo		1	NE
TP-servdrift	1	0	E	4			Oslo		1	NE
UE-brukermiljø	1	0	E	2	04		Oslo		2	NE,HL
Saksbehandleroppl.	1	5	L/R		1-2			Merk.pers.	1	AKK
Brevkurs «Mer enn en jobb»	1	5	L		1-2		Vegkontoret	Merk.pers.	3-4	EB
PAS (Veps)	1	5	L/A		1-2		Vegkontoret	Merk.pers.	3-4	EB
PAS, rapportgenerering	1	5	S/E	2	1-2				1	EB
Verne- og arbeidsmiljø	1	5	R			3		Merk.pers.	1	AW
Forberedelse til pensjonsalderen	1	5	E	5	vår		Melsomvik	Merk.pers.	1	AW
Formidlingsteknikk	1	5	E					Merk.pers.	1	AW
Personalplanlegging	1	5	E	2			Oslo	Merk.pers.	1	EB
Personalkonferanse, Vdr.	1	5	S					Merk.pers.	2	TOS
Bruk av still.vurd.systemet H1	1	5	S					Merk.pers.	2	EB
Arbeidsmiljøkonferanse	1	5	S					Merk.pers.		GJ
PC-kurs, IT-window osv.	1	5	L/R	2				Merk.pers.		AW
Hospitering, Rogaland?	1	5	H			3	Rogaland	Merk.pers.		
Datasikkerhetskonferanse	1	5	S		03		Leangkollen		1	
Personalkonferanse	1	5	R		06		Kristiansand		5	EB
Juss, 2. avd. kveldsstudier	1	5							1	EB
Konf. om årsplanlegging-medvirkn.	1	5	S	2	05		Leangkollen	Merk.pers.	1	TOS
PC-intro	AKU	1	E	1			Oslo	Merk.pers.	1	JH
Word perfect I	AKU	1	E	2			Oslo	Merk.pers.	1	JH
MS-DOS innføring	AKU	1	E	3			Oslo	Merk.pers.	1	JH
Museal konferanse	1	5	S	3			Lillehammer	Merk.pers.	1	MK
Regional arkivkonferanse	1	5	R	9			Moss	Merk.pers.	3	AGR,TSB,BT
Oppl. i forbindelse med nytt sentralbord	1	5	E/L	8			Sandefjord	Merk.pers.	4	AGR,TSB,BT
Evt. oppl. i forbindelse med nytt ark.system	1	5	L/S	6			Oslo?	Merk.pers.	2	AGR,TSB
Regional konferanse for fellestj.	1	5	R	10			Åsgårdstrand	Merk.pers.	5	MK
Bibliotek - kurs II/hospitering	1	5	E/H	3			?	Merk.pers.	1	EMC
Service på dagsorden	AKU	1	E	10			?	Merk.pers.	5	EMC
Regional regnskapskonferanse	1	5	R	3	09			Regnskap	5	SKU
Deling utg. (1/8), repr. R regnsk.k.	1	5	R							
Regnskapslederkonferanse	1	5	S	3	05		Stavanger	Regnsk.lleder	1	SKU
Særavtalen/Fellesbestemmelse	1	5	L	1	1992		Ås	Regnskap	7	SKU
Regnskapsordningen i staten F6	1	5	E	5	1992		Oslo?	Regnskap	1	TÅ
Lønnsreg. fellesbest. 5B	1	5	E	2	04/09		Oslo	Regnskap/lønn	1	EMA
Temautvikling for ledere 6A	1	5	E	5	02		Sjusjøen	Ledere	2	SS
Planl./utviklingssamt. A9	1	5	E	3	1992		Oslo?	Regnskapsleder	1	SKU
Økonomkonferansen	1	5	S	3	08		Kristiansund	Økonomer	2	SS
Innkjøpslederkonferanse	1	5	S	2				Innkj.lleder	1	TS
Bedriftslederskolen (kveldskurs)										TS
Regional økonomikonferanse	1	5	R	2	04/05			Økonomer	2	SS
EXCEL-1	1	5	L	4	1992		Ås	Regnskap	3	SKU
OWS	1	5	L				Vegkontoret	Regnskap	3	SKU
Sibas-intro	1	5	L	1			Vegkontoret	Økonomiseksj.	15	SKU
Fics	1	5	L		1992		Vegkontoret	Regnskap	1	KV
Rapportgenerator II	1	5	E	2	1992		Oslo			WA
Notis-WP	1	5	L		1992		Vegkontoret	Regnskap		EMA
PC-Windows/Sintran	1	5	E	1			Oslo	Økon./EDB-pers.	1	ME
Prosjektarb. grunnkurs	St.k.	1	E	5				Merk.pers.	1	KA
Administrasjonssjefkonf.	1	5	S	3	høst		Stavanger	Adm.sj.	1	VAA
Notis-WP videregående	1	5	E	2				Merk.pers.	1	MJ
Kurs info.medarb./bedr.avisred.	1	5	S	3	05		Tromsø	info.medarb.	2	ET
FOI's årskonferanse	1	5	E	2	03		Sandefjord	info.kons.	1	ET
Medieopptreden	1	5	R	2			Bergen?	info.kons.	1	ET
Uforutsatte kurs	1	5						Alle		AH

Hva gjør dere når det ikke er snø?



- Vi har nok å gjøre, sier Henning Nilsson til Vestfolder'n. Her er han igang med å klargjøre utstyr for soping.

Dette spørsmålet stilte Vestfolder'n til han som gikk på vakt på Ås vegstasjon mandag 24. februar kl. 15.00 - det var Henning Nilsson. Folk lurer på hva de gjør på vakt om kveldene og nettene når det ikke er noe snø.

Jorun Sætre Bringaker

Henning Nilsson, vedlikeholdet område 02, gikk på vakt kl. 15.00 da Vestfolder'n var på plass for få vite litt om hva som skjer på en tilfeldig valgt ettermiddag på Ås vegstasjon.

Denne ettermiddagen var været flott med sol og mange varmegrader. Ikke har det vært noe særlig med snø denne vinteren heller. Så mange lurer på hva de driver med hele kvelden.

- Vi har som oftest nok å gjøre, sier

Henning Nilsson. Selvfølgelig er denne vakta basert på snøvintre, men andre arbeidsoppgaver finnes også, sier han videre. I løpet av en vinter som denne blir det relativt mye salting. Når temperaturen holder seg omkring 0 grader fryser det lett til en liten ishinne på veggen og da saltes det.

- Vask av kantstolper er en høyt prioritert oppgave i dette område, slik at det blir det mye av. Det er en jobb som kan gjøres av en mann alene. Spyling av kantlinjer, autovern og busslommer er også ting som vi kan gjøre, sier Henning videre. Ellers er det mye forefallende arbeid, som f.eks. hvis skilt er kjørt ned så må de rettes opp, huller i veggen som må fylles nedblåste trær som må fjernes osv.. Det å montere utsyr som brukes til de forskjellige bilene tar også tid. Rengjøring av utstyret skal gjøres til enhver tid. Ofte skjer det også at noe ikke virker som det skal, da må det repareres osv. - Men jeg må innrømme at noen ganger

kan det bli kjedelig, særlig om helgene.

Henning har vært med på beredskapen i 5-6 år, først på Sande siden ved Ås vegstasjon. Han trives med det, men kunne godt tenke seg tilbake til ordningen som var før. D.v.s. ikke avbrudd i vakta mellom kl. 23.00 og 03.00. - Jeg har nemlig store vanskeligheter med å få sove når jeg har kommet hjem fra vakt ca. kl. 0800 om morgenen, sier Henning.

Til spørsmålet om det var mange henvendelser fra publikum, svarte Henning at det var det svært lite av. De telefonene som er, blir mellom vakta og den oppsynsmannen som har vakt. Et par personer har spurt om det er glatt på spesielle strekninger andre steder i landet, ellers ar det vært svært lite.

- Det blir vel slik at vi nesten går og ønsker oss litt snø, sier Henning til slutt og vi ønsker han god vakt.

Vi presenterer:



Eiendomsseksjonen

Eiendomsseksjonens arbeidsoppgaver kan inndeles i følgende hovedaktiviteter:

1. Grunnerverv

Anlegg av nye veger, opprusting av eksisterende veger, bygging av busslommer, rasteplasser og snuplasser og etablering av vegstasjoner, brakkeplasser, lagerplasser o.l. legger beslag på store arealer hvert eneste år. Siden det meste av landets arealer er underlagt privat eiendomsrett, må det skaffes tilgang til de nødvendige arealer. Det er dette som kalles grunnerverv og som er eiendomsseksjonens viktigste oppgave. Grunnerverv er en nødvendig forutsetning for å bringe et vegprosjekt over fra papir/planstadiet til terrenget. Grunnerverv kan gjennomføres på to måter, enten som frivillig avståelse med kjøpekontrakt eller som tvangsavståelse, såkalt ekspropriasjon. I sistnevnte tilfelle kan

det bli aktuelt med såkalt forhåndstiltredelse, d.v.s. å skaffe tillatelse til å starte anleggsarbeidene før ekspropriasjonsskjønn er avholdt.

2. Oppmåling og kartlegging

Oppmålingsarbeidene går for det første ut på å etablere grunnlagspunkter for kartlegging, detaljplanlegging, utsetting/stikking og detaljmålinger. Derne utgjør selve detaljinnmålingene av eiendomsgrenser (gamle og nye) og anleggsinnretninger en stor del av arbeidet.

3. Erstatningsberegning, utbetaling, tinglysing og arkivering

Denne delen av arbeidet går ut på å beregne koordinater, d.v.s. beliggenheten av det som blir målt inn. Videre beregnes størrelsen av de ervervede areal og erstatning. Nødvendig tinglysing og

arkivering besørjes.

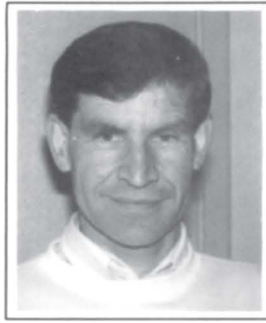
4. Eiendomsforvaltning

Eiendomsforvaltning går ut på å holde oversikt og orden på Vegvesenets eiendommer/veger og eiendomsgrensene for disse. Vi behandler/besvarer også en stor mengde nabovarsler om fradeling av tomter inntil veger og møter på ca. 250 slike fradelingsforretninger hvert eneste år.

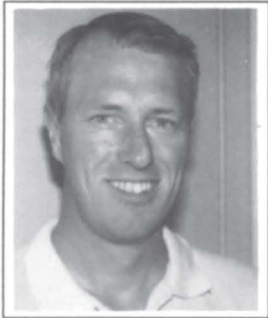
5. Planmedvirkning

Dette arbeidet omfatter samarbeid med planavdelingen under selve detaljplanleggingen om formelle og landbruksfaglige og miljømessige spørsmål.

Jan Erik Gravningen



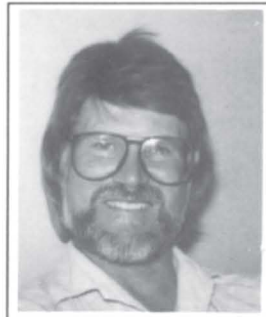
Jan Erik Gravningen



Dag Skram



Carl Erik Fagernæs



Jan Egil Lund

Eiendomsseksjonen



Håvald Thingelstad



Karl Helge Askim



Sissel Kamfjord

Dag Skram, 36 år. Jordskifte kandidat fra Norges Landbrukshøgskole. Dag arbeidet i 4 år på vegkontoret i Finnmark før han begynte på grunnseksjonen hos oss i november 1986. Han bosatte seg da først i Ramnes, men flyttet snart til Tjøme (og sola). Dag har hele tiden siden han begynte hatt grunnerverv/vegjordskifte til E 18 Sem/Stokke delvis Sandefjord som arbeidsoppgave. Fritidsproblemer mangler ikke Dag. Hobbyene er først og fremst hunden "Buster" og hytten ved Kirkenes. Han spiller også både gitar og piano. Dessuten er Dag en livsnyter i sin 21 fots plastsnekke i skjærgården rundt Tjøme. Han ønsker seg derfor muligheter for minst 3 fleksidager i måneden.

Carl Erik Fagernæs, 30 år. Jordskifte kandidat fra Norges Landbrukshøgskole 1989. Carl Erik begynte på vegkontoret i juni 1989. Arbeider med grunnerverv. For tiden er arbeidet med grunnerverv/tiltredelse for riksveg 310 Horten - Borre hans viktigste oppgave. Carl Erik er for tiden formann i NIF på vegkontoret. Han er en av vegkontorets flittigste helårssyklister. Men med en avstand på under 5 km (Eik) til jobb, skulle det bare mangle i disse sykkeltidene. Han tok heller ikke skrekken av en buklanding i undergangen ved byporten, grunnet manglende kommunalt vedlikehold (salt)? Som utearbeidende og hjemmearbeidende småbarnsfar har tidligere hobbyer som aktiv friluftsutøver og brettseiling, måtte vike for mer familiære syssler. Med norsk folkesjel og danske aner, faller det naturlig å tilbringe ferie og fritid i det "barske, norske høyfjell" og det "dejlige Danmark".

Jan Egil Lund, 41 år. Ingeniør fra Malmø i 1973. Jan Egil begynte på vegkontoret i 1980. Tidligere var han ansatt på oppmålingsavdelingen i Sem kommune i 5 år. Har hele tiden vært landmåler på grunnseksjonen og driver med grunnlagsnett, ferdigvegsmålinger og utstikking. Jan Egils store lidenskap er kunstmaling. Det er stadig nye malerier på kontoret hans. Inspirasjon får han ved å farte land og strand rundt, med familien, i sin campingvogn for å samle motiver. Hans store drøm er å tilbringe 4 uker i Lofoten for å male (forhåpentligvis da ikke med vannfarger).

Håvald Thingelstad, 54 år. Skogtekniker i 1957. Håvald var skogformann hos Treschow-Fritzøe i 5 år før han begynte

i Vegvesenet i juni 1968. Har hele tiden arbeidet med grunnerverv og er seksjonens skog/tømmerekspert. Håvald bor i Svarstad og kjenner vegen mellom Svarstad og Tønsberg meget godt etter hvert. Det er også her han har gjort - og gjør - en stor grunnervervsinnsetning, slik at arbeidsvegen kan tilbakelegges stadig raskere. Han arbeider nå med grunnerverv på riksveg 312 Gravdal - Hauan. Tidligere har han vært med på grunnerverv til ombygging av hele fylkesveg 820 Lønnskoll - Skjerven og ny riksveg 8 Lågendalsvegen. Fritida brukes på gården og i skogen. Bedriver tiden ellers med elgjakt og treskjæring. Noe sjøfiske blir det også tid til.

Karl Helge Askim, 31 år. Jordskifte kandidat fra Norges Landbrukshøgskole 1989. Karl Helge arbeider med landmåling, kartlegging og EDB. Han har tidligere arbeidet på grunnseksjonen, som hjelpearbeider, hver sommer siden 1986. Etter endt skolegang begynte han i fast stilling i august 1989. De viktigste arbeidsoppgavene omfatter bl.a. ansvar for grunnlagsnett ved bygging av ny E 18 i nordfylket, samt ansvar for nykartlegging og geografisk informasjons-system i Vegvesenet. Han er også en av de EDB-driftsansvarlige. Karl Helge bor i Hof, nærmere bestemt Sundbyfoss. Hobbyene foruten familien er fyrbøter/tørkepasser, bondeyrke og hunder. Mye av fritiden går med til å holde Belgerne Jim og Dixi i form. Han liker å bade i Eikern og å gå turer på skauen.

Sissel Kamfjord, 34 år. Sissel begynte i Vegvesenet i mai 1980 etter 5 år i privat firma. Hun begynte i fast stilling på sentralbordet og var senere litt innom

bl.a. skrivestua. Hun begynte deretter i et vikariat på grunnseksjonen inntil hun fikk fast stilling i 1983. Her arbeider hun med oppgjørskdelen ved grunnerverv, arkivering, skriving, kontroll av alt annet arbeid og diverse forefallende oppgaver. Sissel er seksjonens store ordensmenneske og skaper velferd og trivsel for alle oss andre. Sissel bor på Teie. I sommerhalvåret tilbringes fritiden i båten i Nøtterøy og Tjømes skjærgård. Ellers spiller hun klarinett i Skalkelaget på Nøtterøy og er engasjert i Nøtterøy Musikkorps.

Jan Erik Gravningen, 46 år. Jordskifte kandidat fra Norges Landbrukshøgskole i 1973. Jan Erik begynte på vegkontoret i oktober 1973. Han var først fylkesansatt med spesialoppgaver vedrørende grunnerverv og eiendomsgrenser langs de fylkesveger som ble omklassifisert fra bygde- og kommuneveger til fylkesveger ved innføring av ny veglov i 1963. Eiendomsforholdene for disse vegene var til dels meget uklare. I 1978 ble stillingen overført fra fylkeskommunen til staten og arbeidsoppgavene ble da utvidet til også å gjelde riksveger. Fra 1. november 1987 har han vært leder av seksjonen, med arbeidsoppgavene består fremdeles av mye saksbehandling vedrørende grunnerverv og eiendomsgrenser. På fritida er Jan Erik opptatt både som aktiv selv og som leder/trener og tilrettelegger i idrettsvirksomhet både sommer og vinter. Han er en av de få i Vegvesenet som ønsker seg mest mulig snø, fordi han er løypesjef i Holmestrandsmarka. Det var der Vegas skidag ble avholdt i fjor. I 1990 vant han vegmesterskapet i orientering.

Vega runder de 30!

Husk medlemsfesten på

Eik I.F.s klubbhus
fredag 3. april!

Pris kr. 100. Påmelding til sentralbordet på vegkontoret (033 71700) innen 26.3.

Festkomiteen.

437 ulykker i fjor - 438 i 1990

....og der forsvant enda et år! Tida går for fort for de fleste, har jeg inntrykk av. Ifølge et noe tvilsomt bekjentskap skyldes det at jorda snurrer fortere, og - forklaringen på det er at vi er for effektive. Vi springer for mye og for fort. Vel, han om det. Dette her skulle faktisk være en liten oversikt over trafikkulykene i året som gikk. Ganske tørt, med andre ord. Tall er jo gjerne det.

Til saken! Det skjedde i året som gikk 437 trafikkulykker med personskade på vegene i Vestfold. Året før hadde vi 438, og omkring dette nivået har tallet ligget også en del år videre bakover. Antall ulykker er med andre ord stabilt. Antall drepte er mer avhengig av tilferdigheter. Både i 1991 og året før registrerte vi 18 trafikkdrepte i fylket. Tallet er ikke unormalt i noen retning.

Det skjedde få ulykker i første halvår, med mars som beste måned med bare 13 ulykker. Til gjengjeld ble det verre utover høsten. I oktober toppet det seg med 59 ulykker. Året sett under ett ble altså som det pleier. Eller?

Nei - det var jo dette med nakkesleng. Nakkeslengskader får man ved påkjøring bakfra. Fra forsikringsselskapene vet vi at antall slike ulykker ikke har økt de siste årene. Det har derimot den andelen av dem som rapporteres som personskadeulykker, og det er disse som kommer fram i vår statistikk. Fram til 1989 lå antall slike ulykker i Vestfold på snaue 30 i året. I 1991 ble det 80. På landsbasis er økningen enda større. Samtidig har ikke det totale antallet økt. Da må det jo nødvendigvis ha skjedd færre ulykker av andre slag. Hadde ikke folk meldt fra så mye oftere om nakkesleng, ja da hadde vi hatt adskillig lavere ulykkestall å vise fram.

På landsbasis har det skjedd en viss reduksjon i antall ulykker, men reduksjonen er lavere enn reduksjon i trafikk-



Tross trafikknedgang ble det ingen ulykkesreduksjon i fjor, d.v.s. økt rapportering av påkjøring-bakfra -ulykker kan skjule en utvikling som egentlig er hyggeligere.

mengde, som var på 3,1% i 1991. Antall drepte er derimot kraftig redusert, og var i fjor nede i 318, det laveste på 30 år.

Spesielt hyggelig for enkelte av oss er den kraftige nedgangen i antall motorsykkelykker. På landsbasis skjedde det 470 slike ulykker i året som gikk. Vi skal ikke lenger tilbake enn til 1985 for å finne det dobbelte antallet. Til alt overmål blir det stadig flere slike tohjulinger på vegene. Noe av det som ligger bak

denne forbedringen er nok at "rakettene" er på veg ut. Vegen som utskyttingsrampe har gått av moten. Tur-folket derimot, er på frammasj..... Nei, nå har jeg ikke tid til mer om ulykkene. Jeg har en sykkel som enda ikke er klar for 92-sesongen, og den er rett om hjørnet!

Øystein Langdalen

Vegtrafikksentralen på Ås er i drift

Statens vegvesen Vestfold har i disse dager startet opp sin nye vegtrafikksentral på Ås vegstasjon. Fra åtte målepunkter plassert forskjellige steder i fylket skal vi nå være i stand til å måle temperatur i asfalten, lufttemperaturen og fuktigheten. Dette vil hjelpe oss med å vurdere føreforholdene på de enkelte stedene i forhold til salting, strøing osv.

Jorun Sætre Bringaker

Det siste nye i Statens vegvesen Vestfold er den nye vegtrafikksentralen på Ås vegstasjon. Der kan man nå ved hjelp av åtte målepunkter plassert forskjellige steder i fylket, kunne måle temperaturen i asfalten, lufttemperaturen og fuktigheten. Av dette kan vi lese hvor-



Målepunkter er plassert åtte forskjellige steder i fylket slik at vi nå kan få bedre informasjon om føret på vegene våre. Her ser vi Svein Svensvik t.v. og Tor Kristiansen som la ned målepunkt på Gravdal i Andebu.

dan føret er på de enkelte stedene. Dette skal kunne lette arbeidet for våre folk når det gjelder behovet for salting og dermed kanskje kunne redusere saltmengden. Den som har vakt ved f.eks. Verningen kan nå ringe opp de forskjel-

lige punktene for å få informasjonene de trenger for å vurdere forholdene.

Denne vinteren har vært spesielt vanskelig fordi temperaturen har svingt fra minus 4-5 grader til pluss 4-5 grader og tilbake igjen. Det er stort sett helt bart, men det legger seg ofte et tynt islag på vegene, ofte bare noen plasser. Vi håper nå at de meteorologiske målepunktene skal være en god hjelp når det gjelder å få saltet så tidlig som mulig.

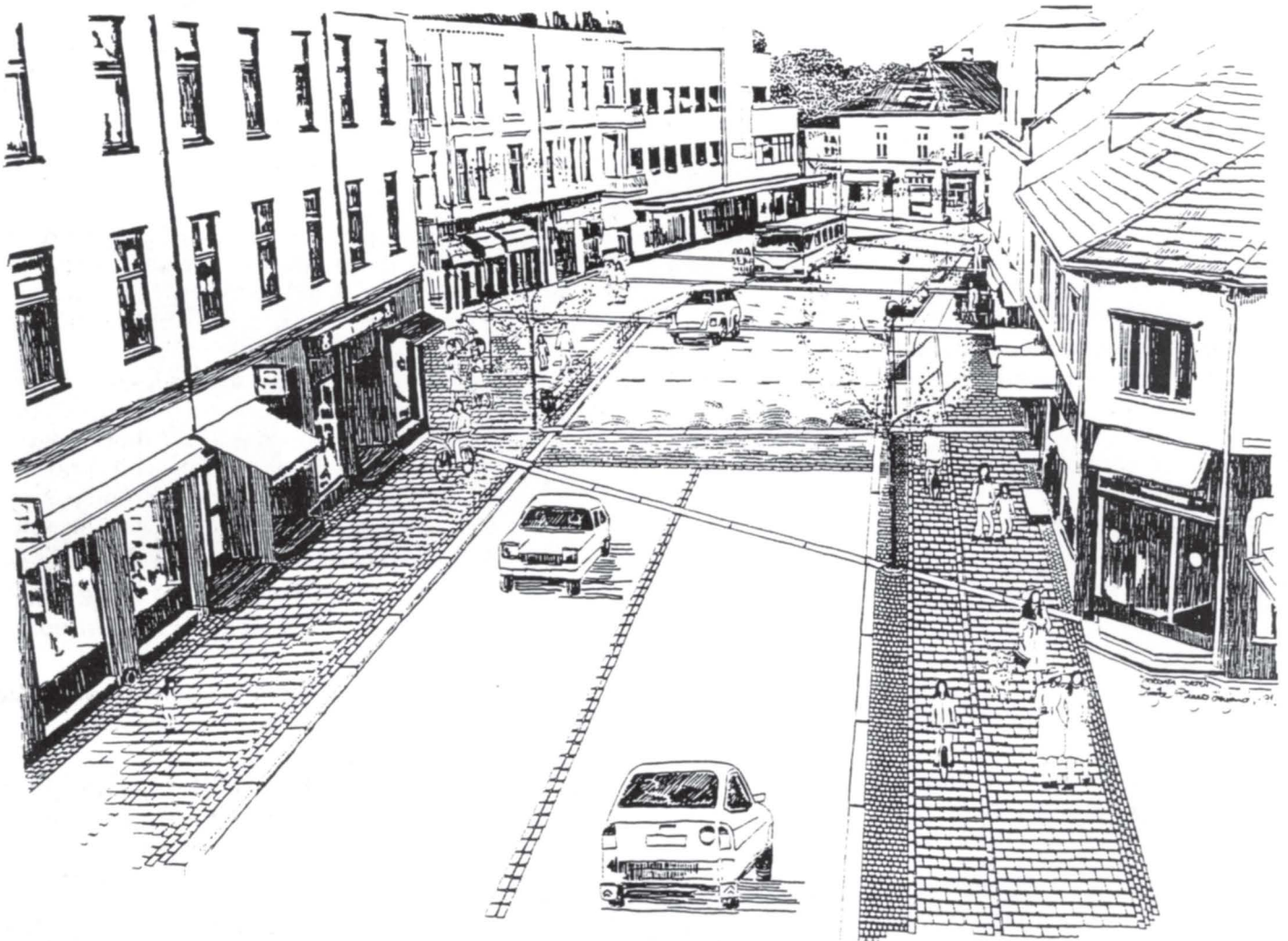
Det er Finn Erling Berg ved vedlikeholdet som er prosjektleder for trafikksentralen. I den siste tiden har det vært opplæring i å vurdere de meteorologiske målingene på en korrekt måte og det er statsmeteorolog Haakon Melhus som har gitt oppsynet den nødvendige innføring.

De åtte punktene som er plassert rundt om i fylket er på E 18 ved Pauler og på Lågendalsvegen ved Rianlia i Hvarnes. Hvis vi går nordover er det flere målepunkter, bl.a. på E 18 ved Gulli, på RV 35, på RV 310 og RV 306 i Andebu.



Vegtrafikksentralen er nå i drift. Statsmeteorolog Haakon Melhus har gitt oppsynet opplæring i å vurdere de meteorologiske målingene.

Miljøet prioriteres i Storgata i Horten



Statens vegvesen Vestfold og Borre kommune har innledet et samarbeid for å bygge om Storgata i Horten etter prinsippet for miljøprioritert gjennomkjøring. Riksveg 310 gjennom Horten har over lengre tid vært svært belastet med ulykker og mye trafikk. Prosjektleder fra Vegvesenets side er Bjørn Skøie

Jorun Sætre Bringaker

Riksveg 310 gjennom Horten har lenge vært en svært belastet vegstrekning når

det gjelder ulykker og stor trafikk (ÅDT 15000). Tradisjonelt har Vegvesenet lite eller ingen erfaring med løsningsproblematikken innen by- og tettstedsområdene. Derfor ble det innledet et samarbeid med Borre kommune som på den tiden hadde gitt signaler om at kommunen måtte skifte ut ledningsnett i Storgata. Dette ga startskuddet til et forprosjekt å finne ut om det var mulig å bygge om vegen etter prinsippet for miljøprioritert gjennomkjøring. Dette var fullt mulig og gjennom den politiske behandling ble det gitt klarsignal til å gå videre med prosjektet.

Sommeren 1991 startet detaljplanleggin-

gen hvor Bruer IKB Oslo sammen med Terje Hindhamar Landskapsarkitektfirma var konsulenter. En styringsgruppe bestående av representanter fra kommunens tekniske etat, tekniske styre, busselskaper, handelsstanden, og aviser har hatt diverse offentlige møter og det endte medio desember opp i en detaljplan med illustrasjonsplan som dannet grunnlaget for en reguleringsplan som bygningsrådet la ut til høring fra 21. januar 1992 og det er i skrivende stund ikke framkommet protester mot planen.

Det videre arbeid består nå i å utarbeide byggeplan som samtidig med regule-

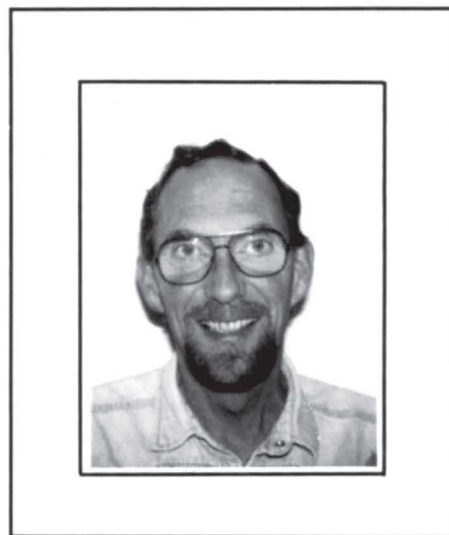
ringsplanens godkjenning antas å være ferdig i begynnelsen av mai. Dette p.g.a. at kommunens forberdelser og oppstarting må skje i forkant av vårt arbeid. Samkjøringen av prosjektet vil bli diskutert de første dager i mars og mye tyder på byggeledelse fra Vegvesenet ved Olav Lervik.

Vi regner med å starte rett over sommerferien og holde på til kulden setter inn. Det blir meget komplisert under anleggdriften. Vann og kloakk driving samt forretningsdriften gjør at det blir vanskelige omkjøringer osv. Det antas at anlegget ikke strekker seg ut over mer enn to kvartal av gangen.

Hva er en miljøprioritert gjennomkjøring? Det oppsto som begrep på slutten av 70-årene. Man innså at det ikke ville være penger til å bygge omkjøringsveger alle steder hvor hovedvegen gjennom byen eller tettstedet oppleves som et problem, og selv om man har pengene fører omkjøringsveger mange steder til store inngrep og kan derfor være svært konfliktfylt. Dessuten er ofte mye av trafikken i et tettsted lokal, og det har vært endel skuffelse over virkningene av enkelte omkjøringsveger. Vegdirektoratet lanserte derfor en mulig løsning som ble kalt Strategi C. Strategi A er utgangssituasjonen hvor biltra-

fikken går uhindret gjennom tettstedet, strategi B er å bygge omkjøringsveg og strategi C er å bygge om vegen til miljøprioritert gjennomkjøring, ved å ta i bruk et sett av tiltak for å dempe skadevirkningene av biltrafikken. Ideen er at biltrafikken fortsatt ledes gjennom byen, men på premissene til fotgjengerne og syklistene og de som bor i området. Lokalfunksjonene skal opp-prioriteres på bekostning av biltrafikken.

Vi kan nevne noe av temaene i planforlaget. Gateutformingen skal tydeliggjøre kravene til trafikantatferd og gjøre det naturlig å holde lav hastighet. Dersom fartsnivået blir for høyt, kan det bli aktuelt å heve flere gangfelt osv. Det er avsatt egen sone for sykkeltrafikk på fortauet. Sonen blir markert med avvikende belegg, eventuelt med skilting/markering i belegget. Skillet mellom gang- og sykkelsonen markeres med en brosteinstripe, som også vil fungere som ledelinje for svaksynte. Samtlige eksisterende atkomster fra Storgata til private eiendommer vil bli opprettholdt som i dag. Det vil imidlertid bli restriksjoner på vareleveringen direkte fra Storgata. Den smale vegbredden vil umuliggjøre stans i selve Storgata for av- og pålesing. Det er idag skiltet "All stans forbudt" på vestsiden av Storgata. "Parkering forbudt" på østsiden. Det



Bjørn Skøie er prosjektansvarlig for miljøprioritert gjennomkjøring i Horten.

legges ikke opp til endringer i dette. Stoppestedet for buss foran Storgata 16-18 er foreslått flyttet til busslomme for enden av Torget. For øvrig anbefales det å la bussen stoppe i gata, uten å prioritere areal til særskilt busslomme.

Statens vegvesen Vestfold planlegger å gjennomføre planen for miljøprioritert gjennomkjøring i takt med kommunens arbeid med VA-ledningene i Storgata. D.v.s. ombygging av strekningen Torggata - Ferjegata i 1992, Ferjegata - Grønligata i 1993.

Fellestjenestefolk treffes

Onsdag 26. og torsdag 27. februar ble det arrangert regional konferanse for fellestjenestene på Åsgårdstrand Hotell. Vestfold stod for arrangementet denne gang som var 2. samling i sitt slag.

Jorun Sætre Bringaker

Statens vegvesen Vestfold var arrangør for konferanse for fellestjenestene denne gangen. Konferansen ble arrangert 26. og 27. februar på Åsgårdstrand Hotell. Til stede på konferansen var fylkene Hedmark, Akershus, Buskerud, Østfold, Telemark, Aust-Agder og en spesielt invitert deltaker fra Rogaland.



Av emner som ble tatt opp kan nevnes Krøsus v/adm.sjef Ivar Vik fra Troms, litt om fellestjenesten i Vegdirektoratet v/Sissel Haugseth og Tone Kolbenstvedt fra Aust-Agder snakket litt om motivasjon og samarbeid. Ellers var det rom for å utveksle erfaringer over fylkesgrensene.

- Vi håper at dette nå blir en tradisjon, sier leder av fellestjenesten Mary Kristensen til Vestfolder'n og legger til at hun har fått positive tilbakemeldinger på at to adm.sjefer var til stede ved konferansen, nemlig Ivar Vik og Per Vaadal. Hedmark sa seg villig til å tenke på om de kunne arrangere neste samling.

Vegsjefen i USA: Reisebrev fra Johan

Vi har nå flyttet fra Wisconsin til St. Paul i Minnesota. Etter 4 måneder ved Departement of Transport hadde vi fått mange gode venner og blitt godt kjent med organisasjonen og byen. Vi kunne derfor godt tenke oss å fortsette å bo i Madison, men tiden var inne for flytting. Det er alltid spennende og utfordrende å starte på nytt. Det betyr nye kontakter, ny leilighet ca. 5 km fra kontoret, som ligger like ved the Capitol.

Minneapolis/St. Paul er ganske annerledes enn Madison. Hele metropolen med omkringliggende tettsteder har ca. 2,5 mill. innbyggere og trafikken er meget stor. Her er et omfattende og vel utbygd vegsystem med fra to til åtte kjørefelt. Vi prøver i første omgang å få oversikt over hovedvegsystemet. Det er fort gjort å kjøre feil. Det viktigste er å holde orden på himmelretningene og lese skilter. Her er godt skiltet, men når trafikken går i hundre i åtte kjørebane, er det best å ha tunga rett i munnen.

Kontoret mitt denne gangen er i åttende etasje i Transportation Building. Highway Programming holder til der. Avdelingen legger opp og justerer et byggeprogram på ca. 400 mill. dollar årlig. De har også ansvar for et 6 års langtidsprogram, som tilsvarer vår vegplan.

Foreløpig har jeg ikke fått satt meg inn i programmer og oppfølging. Jeg har deltatt på en del møter, og vært med på en årlig transportkonferanse med Minnesota DOT. Konferansen samlet omkring 700 personer fra departementet og distriktskontorene, med Guvernør og Samferdselsminister som innledere. Det var meget gode forelesere, og de tok for seg temaer som:

- The power to change
- Ultimate service
- Leadership: Ideas to Reality
- The Power of Choice
- The Future of Technology.

Mesteparten av konferansen gikk imidlertid til mer konkrete og aktuelle temaer.

Her, som i Madison er vi mottatt av hjelpsomme og gjestfrie folk. Mange her,



Fra arbeidsplassen i Wisconsin. Lepperød er nå i Minnesota. I juni er han tilbake på vegkontoret i Tønsberg.

for ikke å si de fleste, har aner i Norge og andre skandinaviske land. Det er de veldig stolte av, og alle tror visst at lutfisk og lefse er allemanskost i Norge fremdeles.

Jeg traff en sivilingeniør fra Laksevåg på konferansen. Han kunne fortelle at det er en norsk ingeniørforening her i byen. På turen dit fra Madison kom vi plutselig igjennom en liten by som heter Westby. Der hang det norske flagg på hver stolpe. Vi så da at det skulle være et skirenn i Norskedalen like veg. Det var visst flere norske med, og i byen og omegnen var det selvfølgelig helst norskættede innbyggere. Som dere skjønner er vi ikke alene i det store utland.

Vi hadde en interessant tur til Washington i januar. Vi kjørte bil for å se oss om samtidig og overnattet i Columbus, Ohio hos gode venner. På turen havnet jeg på sykehus og måtte sy 9 sting i en finger som ble klemt i en dør. Vi var og så en geologisk utstilling i et informasjons-senter langs vegen i Maryland. Det var høyt oppe i fjellet, og en forferdelig vind. Jeg ville ut på en terrasse for å ta et bilde, og da var det gjort. Heldigvis har det gått veldig bra, men det kostet meg flere hundre dollar.

I Washington var jeg på TRB konferanse. (Transportation Research Board). Der var omtrent 7000 deltagere, deriblant flere fra Norge: Gaute Kristiansen, Thurmann-Moe, Rasmus Nordal, Hvoslef og flere andre.

Konferansen tar opp temaer knyttet til transportforskning, og gir en god oversikt over hva som foregår på den fronten i USA. Vi kjørte Pennsylvania Turnpike over. Det var et av de aller første store vegprosjekt i USA og på mange måter forbilde for bygging av motorveger. Vegen går gjennom mange fine områder, og er nydelig plassert i terrenget. Deler av den var i heller dårlig forfatning, men den var under rehabilitering.

Som dere forstår har vi det bra. Bare så synd at dekningen av de olympiske lekene her er så dårlig. Det viktigste for amerikanerne er ishockey. Vi har jo etterhvert fått med oss hva de norske har utrettet, men vi har ikke fått følge et eneste langrenn. Tiden går fort. Vi er snart hjemme igjen. Inntil da ønsker vi dere alle en fortsatt god vinter og vår.

Beste hilsen fra Johan
14. februar 1992

Vår jordbruksavtale sparer på ørene og lar kronene gå

Som det eneste fylke i landet har vi inngått en avtale med landbruksmyndighetene om at åpne grøfter langs dyrket mark ikke skal være dypere enn 50 cm. Dersom det er nødvendig med dypere grøfter for å få ut vannet fra vegkroppen så skal det legges dyptdrenering med rør, minimumsdiameter 83 mm.

For å få ledet drensvann og overflatevann videre til vassdrag er det nødvendig å legge ned overflatevannsledninger, sandfang og stakekummer m.v. 50 cm dype grøfter er for lite for å få en fornuftig kryssing av veg med stikkrenner. Vannet i stikkrennene vil fryse om vinteren og kostbare tinglysprosedyrer må iverksettes. Det er en forutsetning i våre vegnormaler at grøftebunnen skal ligge 35 cm under bærelaget. D.v.s. er bærelaget minst 15 cm så må vi nytte lukket drenering om vegen ligger i plan med sideterrenget. De innbakte forutsetninger er av en slik karakter at det i de fleste tilfeller vil være nødvendig å bruke grunne grøfter med drenering og overflatevannsledninger m.v. inntil dyrket mark.

Ser vi på konsekvensene av denne avtalen så finner vi følgende:

Prisdifferansen mellom å nytte åpne grøfter og lukkede grøfter er ca. kr 400,- pr løpemeter, d.v.s. kr 800,- pr løpemeter veg om vegen ligger jevnhøyt med terrenget i flatt terreng, og det må grøftes på begge sider. Under slike forhold sparer vi ca. 1,8 kvadratmeter grunn pr. løpemeter veg ved dyptdrenering. Det vil si at vi er villig til å betale ca. kr 440,- pr. kvadratmeter for å spare en bredde på 1,8 meter langs våre vegger. Jeg er klar over at store skjæringer og andre jordformasjoner kan gi en annen økonomi og arealbruk.

Ser vi på våre fylkesveger så har vi vel 660 km. Om vi antar at 1/5 av dette

vegnett går over dyrket mark så vil totalprisen på vår avtale være 105 millioner kroner i merutgifter. I tillegg vil vi få et fremtidig vegnett som gir dårligere beskyttelse mot snødrev, er dyrere å vedlikehold og krever større daglig tilsyn enn om åpne grøfter var nyttet. Ved storflommer har det vist seg at store åpne grøfter er det som takler forholdene best og gir minst skader på omgivelsene.

Det ser ut til at avtalen er utformet på en slik måte at vi må lukke gamle åpne grøfter over jordbruksterreng istedet for å rense de opp til sitt opprinnelige leie.

I et notat av 1. juni 1991 til plan og vedlikehold dokumenterer Helge Holen at et bestemt fylkesveganlegg blir 30% dyrere ved å nytte lukket drenering istedet for åpne grøfter. Om det langs en veg kun er ønskelig å drenere ut vegkroppen, og det kun er flate jordbruksarealer på stedet, så vil lukket drenering være 3 ganger så dyr som om åpne grøfter var benyttet. Jeg viser i den forbindelse til godkjent grøfteplan for fylkesveg Z-180, som er ca. 7 km lang. Planen er godkjent med lukket drenering og kostandene til arbeidene vil bli 9,4 millioner kroner. Om det her var valgt åpne grøfter ville kostnadene blitt

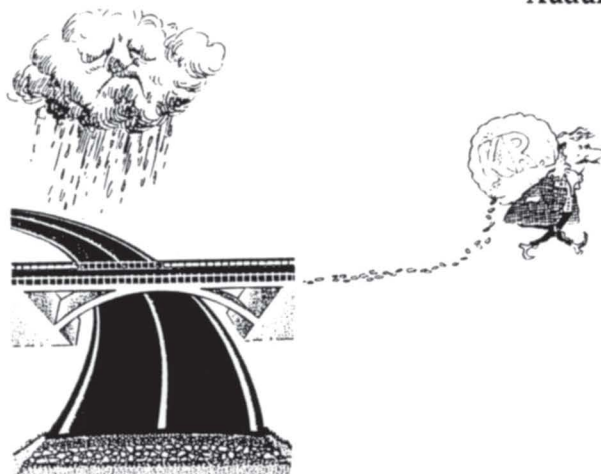
i nærheten av 3,8 millioner kroner. I begge beløp er grunnkjøp, ledelse m.v. stipulert til ca. 1 million kroner.

Til vedlikehold av fylkesveger har vi vel 33 millioner kroner pr. år og kun en liten brøkdel av dette beløp kan nyttes til grøfting. Den inngåtte avtale innebærer at vi vil aksellere vårt etterslep av manglende drenering og dette innebærer at vi suksessivt vil bli nødt til å sette ned den tillatte aksellast på våre fylkesveger.

Kanskje vi isteden for å grøfte langs våre vegger burde begynne å heve de over terrenget da dette i svært mange tilfeller vil være billigere og gi en vesentlig bedre vedlikeholdsøkonomi enn å grøfte.

Spør vi hvorfor vi grøfter og forsterker vegene, så er det for at landbruket skal få bedre muligheter til å få frem tømmer, kunstgjødsel, landbruksprodukter m.v. Det er pussig at den etat, ledet av de brukere som er mest interessert i å få forsterket og forbedret vegnettet, har som målsetting og legger størst mulig tekniske og økonomiske hindringer i vegen for en billig og rimelig forsterkning av vårt bestående sekundærvegnett.

Audun Nordbotten



Hestebryøying neste vinter?



Snekker Einar Flaatten er igang med å restaurere en gammel Teien tre-plog på Ås. Restaureringen filmes av Norsk video as med tanke på visning på det nye vegmuseet på Hunderfossen.

Restaureringen av den tidligere beskrevne "Teien-plogen" er nå i full gang. Det er vår pensjonerte snekker Einar Flaatten som gjør denne vanskelige jobben. Neste vinter har historielaget vårt tenkt at vi kan bryøye med hest og "Teien-plog".

Mary Kristensen

Tidligere har vi skrevet i Vestfolder'n at vi har fått tilbake til fylket vårt et ekte Vestfold-produkt - en gammel tre snøplog - produsert av Ludvig Teien i Sande fra århundreskiftet og utover. Plogen var temmelig defekt med mange råtne

bord og tverrspenn. Det var nødvendig med restaurering, og dette arbeidet er allerede godt igang.

Disse plogene er blitt så sjeldne at de vekker interesse - ikke bare hos oss i vegvesenet, men historielag, fylkesmuseet og ikke minst vårt eget, Norsk vegmuseum, har interesse for at vi skal gjenskape en Teien-plog.

Norsk vegmuseum støtter opp økonomisk for å få produsert en videofilm av restaureringsarbeidet med plogen, denne skal brukes på vegmuseet. Firmaet Norsk Video A/S er godt i gang med denne filmen og det skal bli spennende å se resultatet.

Eyvind Teien, sagbruker i Sande, for øvrig 3. generasjon Teien på den gården hvor plogene ble produsert, har vist interesse ved å gi gratis trematerialer til Vegvesenet for å gjenoppbygge snøplogen deres. Selv har vi ingen eksemplarer, dessverre.

Vi har vært så heldige at vi har fått vår pensjonerte snekker, Einar Flaatten, til å ta seg av restaureringen av plogen, så dette arbeidet er i de beste hender.

Vi ønsker Einar Flaatten lykke til med arbeidet og vi kommer tilbake med en ny artikkel i Vestfolder'n når Teien-plogen vår står ferdig - antakelig til neste vinter!

Tunge tak og skrivebord som alltid var litt for brede eller høye eller dype. Arkivskap fylt med betong og papir. Skranglende stålskap og ømfintlig datautstyr. Og års oppsamlet papir, papir, papir, papir. 27 Vega-medlemmer sleit i fem timer siste fredagsettermiddagen i januar for å få sjette etasje til å bli tredje etasje. Tredje var ferdig (eller så godt som ferdig) oppusset, og nå sto vegsjefens, administrasjonens og felles-tjenestenes gamle etasje for tur.

Erik Thomassen

Men først var det pizza og brus til samtlige. Og det kunne



Arkivet har flyttet permanent til tredje etasje. F.v. pakker Torun Borgersen, Bjørg T. Trangerud, Anne-Grete Rød og Mary Kristensen.

de trenge, for jobben var nok større og tyngre enn noen hadde tenkt seg på forhånd. Vegaformannen hadde god grunn til å be om reforhandlinger av flytte-avtalen.

Siste fredag i februar var det ny flytting. Nå ble den nye Driftsavdelingen og Trafikant- og kjøretøy flyttet sammen i en nyoppusset sjette etasje. Slik fortsetter det helt til an-

legget til slutt kan flytte hjem igjen til Kremmerhuset og ta plass i tredje etasje. (Men da er de som nå er i tredje i åttende, med unntak av arkivet som blir anleggets nye nabo-

Seks måneder på flyttetefot innledet



Pizza før krafttaket settes inn. 27 Vega-medlemmer jobbet i fem timer siste fredag i januar.

er. Og i mellomtiden har nye folk vært innoom i tredje en snartur. Forvirret? Fortvil ikke! Det er vi alle, men Mona har oversikten! (Tror vi i alle fall.)

Når sommeren nærmer seg, og sjefen vender hjem fra sitt USA-opphold, skal alt stå ferdig. Lyse, trivelige kontorer til alle (selv om de fleste er alt for små og mange synes at de meget vel kunne fortjent bedre plass), nye fancy telefoner erstatter de gamle snurre-skivene, og kontormøbler som kler 90-tallet og ikke første del av 1970-årene er på plass.

Det skjer i mars

Trygg Trafikk:

16.3.: 3. kursdag for lærere på trafik-kurs. Tema: "Hva gjør skolen når ulyk-ken er ute?"

31.3: Møte i Opplæringsrådet, Vestfold.

Biltilsynet:

Nye prøvekjennemerkeordningen star-ter opp i Sandefjord og Horten. 1 ukes kurs for ADR kompetanse. Siste bolk av sensorkurset

Skilt:

Refleksutskifting på følgende veger:

Rv 303, 305, 312

Fv 295, 557, 876.

Anlegget melder:

RV 310, Sykkkelbyen Tønsberg/Nøtte-røy. Arbeider startes opp igjen.

RV 309, Ekenes - Bruabekken. Bredde-utvidelse av riksvegen-

RV 311, Gauterød/Olsrød. Støyskjer-ning.

RV 308, Kjellevegen. Forberedende ar-beider i forbindelse med ny rundkjøring og beplantning starter opp. Støyskjer-ning pågår.

E 18, Fokserød. Starter opp arbeidet med utvidelse av alle armer i Fokserødkrys-set.

E 18, Bommestad. Arbeidene med nytt kryss ved FV 169 fortsetter.

RV 305, Sandefjord. Støyskjerming ved Sandefjord sykehus.

Vi gratulerer

50 år

Berit S. Larsen, 8. mars

65 år:

Viktor Kristiansen, 5. mars

70 år:

Anton A. Steinsholt, 16. mars

Vi håper at når dere ser dette vil bli flinkere til å sende oss mel-dinger om hva som skjer rundt omkring i etaten vår.

Redaksjonen