

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 6/19. årgang
4. juni 1992



Johnny Haugerød har stått 15 måneder i sykehuskø for et forholdsvis enkelt inngrep.

Johnny vil tilbake

I 15 måneder har sykmeldte Johnny Haugerød ventet på operasjon. En smertefull bruskdannelse i skulderleddet har satt ham utenfor. Nå vurderer Vegvesenet å få Johnny operert privat for å få ham snarest mulig tilbake i jobb på Maskinsentralen. Inngrepet som skal til er enkelt, men det prioriteres ned av sykehusene.

Side 8

Mer 90 på E 18

Side 3

Skjevik om driftsområdene

Side 4

Flere gs-veger

Side 5

Ny tid i Stokke

Side 6 - 7

Nye nummer

Side 9

Horten - Moss

Side 10

KRØSUS

Side 12 - 13

Forsvinningsnummer

Side 15

Johan tilbake

Side 16 - 17

Johnny ATK

Side 19

Sogn i sus og dus

Side 20 - 22

God sommer!

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

Synspunkter i intervjuer og innlegg gir ikke nødvendigvis uttrykk for Statens vegvesens offisielle syn. Trykt på miljøpapir, d.v.s. papir som er framstilt uten bruk av klor.

Vi bør konsentrere oss om fremtiden, det er der vi skal være resten av livet.

Over til fylket?

Blir vi stats- eller fylkeskommunalt ansatte i framtida? For tida sitter Holler-utvalget og utreder etatens framtid. Innen årsskiftet skal de ha dommen klar. Mye tyder på at en av de tingene de vurderer ekstra nøye er om vår rolle i grenselandet mellom stat og fylke kan gjøres klarere, og i tilfellet hvordan.

En løsning kan være å skille ut stamvegnettet og administrere dette direkte under Vegdirektoratet, og så gjøre resten av vegene og resten av Vegvesenet til fylkeskommunens ansvarsområde.

Svært få av oss vil juble over en slik modell. Slik den økonomiske situasjonen er i mange fylkeskommuner, kan en frykte at dette vil føre til at store deler av vegnettet forfaller. Selv om fylkeskommunene vil få økt sine overføringer fra Staten med en slik løsning, vil ikke midlene kunne øremerkes vegformål utover en overgangsperiode. I alle fall hvis man legger til grunn det som har skjedd når kommuner og fylkeskommuner har fått ansvaret for andre samfunnsområder.

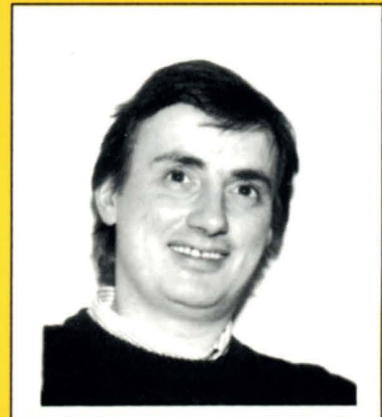
Styringen fra Statens side vil i så fall bli i form av standardkrav slik de er nedfelt i vegnormaler og SO-standarden i vedlikeholdet. Men, der ingenting finnes har selv keiseren tapt sin rett, heter det jo, og vi er redd dette kan bli konsekvensen for vegsektoren.

I en modell med et fylkeskommunalt Vegvesen tror vi ellers at overordnede ansvarsområder som miljø og trafiksikkerhet vil bli skadelidende. Nettopp på disse områdene tror vi at vi som en desentralisert statsetat med skikkelig grasrot-kontakt og sentral forankring, kan ha et spesielt fortrinn.

Dessverre tror vi at Vegvesenet selv må bære deler av ansvaret for at spørsmål av denne typen kommer opp. Vegdirektøren har sterkt understreket at vegsjefene er "Statens menn" og ikke skal ha sin lojalitet knyttet til fylkeskommunen. Samferdselsdepar-

tementet har ganske sikkert sett seg lei på at fylkeskommuner og Vegvesenet (departementenes egen ytre etat) inngår allianser for å få gjennomslag for enkeltprosjekter eller endringer i fordelingsnøkkelen. Løsningen ligger snublende nær: la fylkene overta hele området, så slipper vi denne lojalitetskonflikten.

Nå skal man naturligvis ikke ta sorgene på forskudd. Det er ennå lenge igjen til Hollerutvalget legger fram



Redaktøren mener

sin innstilling, og deretter står høringsrunder og politisk behandling for tur. Kanskje kan det gå flere år før eventuelle endringer settes ut i livet. I denne perioden tror vi det er vesentlig at vi utnytter tida til å synliggjøre vårt samfunnsansvar på nasjonalt plan.

Og her er vi allerede godt i gang. Spesielt på miljø-området føler vi at vi er i støtet. I april la Miljø- og trafiksikkerhetsavdelingen i Vegdirektoratet fram sin "miljømeny" med krav om at vegkontorene skal plukke ut sine presentasjonsprosjekter. Også på trafiksikkerhetssiden skjer det interessante ting, samtidig som man aner en stadig større forståelse for å betrakte vegnettet i et overordnet perspektiv; som den kanskje viktigste delen av den infra-strukturen som får et moderne samfunn til "å gå rundt" og utvikle seg.

90 i Sem og Stokke

Fartsgrensen blir nå satt opp til 90 på motorvegparcellene gjennom Sem og Stokke. Vi vil komme tilbake til Tassebekk - Klinestad etter at diverse tiltak er gjennomført, sier Per Arne Nilsen.



Nå blir fartsgrensen satt opp til 90 på E 18 i Sem og Stokke før sommeren. Brev er sendt til Vegdirektoratet med henstilling om å sette opp fartsgrensen på strekningen. Fra Tassebekk til Fokserød blir det fortsatt 80-grense, i alle fall inntil videre. Saken vil her bli vurdert etter at man har gjennomført en del sikkerhetstiltak.

Erik Thomassen

Den nye motorvegparcellen utenom Semsbyen ble åpnet for trafikk 26. juni 1990. På bakgrunn av de mange ulykkene de første årene på strekningen Tassebekk - Klinestad, som ble åpnet i 1986, valgte man å sette fartsgrensen til 80 km/t. I utgangspunktet skulle denne grensen stå ved lag inntil sommeren 1991.

Da det viste seg at parsellen som var under bygging videre sydover gjennom Stokke kunne ferdigstilles vesentlig tidligere enn forutsatt, fant man det mest naturlig å avvente og se disse to parsellene i sammenheng. Strekningen Holmene - Tassebekk ble åpnet den 15. november 1991, og også her ble fartsgrensen midlertidig satt til 80 km/t.

I den tida den nye motorvegen har vært åpen har det bare skjedd fire personskadeulykker, tre på Semsparcellen og en på Stokke-parcellen (på natta ett døgn etter åpningen). Regnet i forhold til trafikkmengde gir dette en svært lav ulykkesfrekvens, omtrent på linje med den vi har mellom Klinestad og Langåker i Sandefjord (0,06 ulykker pr. million kjøretøykilometer).

- Vi har også vurdert en fartsgrensheving på motorvegparcellen Tassebekk - Fokserød, sier Per Arne Nilsen på vegkontoret. Ulykkesutviklingen har her vært positiv etter at fartsgren-

sen ble satt ned til 80 km/t, frekvensen har gått ned fra 0,38 (svært høy) til 0,14 (mer normal). Fartsgrensen vil bli vurdert i forbindelse med gjennomføringen av utbedringer på Fokserød, etableringen av veglys på strekningen og en nærmere vurdering av viltulykkene. Halvparten av ulykkene på denne strekningen skjer i mørket, og det har vært tre elgpåkørsler, alle i mørket.

Trafikkseksjonen mener at hastighetsreduksjonen på Tassebekk - Klinestad har hatt innvirkning på ulykkene. På strekningen lenger sør har man f.eks. ikke hatt noen endring i ulykkesbelastningen. Standarden er her vesentlig bedre, og ulykkesbelastningen dermed lavere, men den er stabil. Dette tyder på at endringene på problemstrekningen lenger nord ikke har sammenheng med trafikkenringer, milde vintre, bedre vedlikehold e.l.

Utredning om antall driftsområder

Gjennom OU-arbeidet i 1991 kom det fram tanker om at antall driftsområder (vedlikeholdsområder) burde vurderes på nytt. God utnyttelse av ressursene og ensartet standard var hovedstikkord. Samarbeid mellom avdelingen for trafikant- og kjøretøy og driftsavdelingen er et prioritert utviklingsområde. Vi skal gjøre en utredning om antall driftsområder med frist 15. september.

Mye har skjedd på vårt arbeidsfelt de siste årene. Nye tekniske hjelpemidler forandrer arbeidssituasjonen. Kostbart teknisk utstyr skal utnyttes over område- og fylkesgrenser. Informasjon til publikum og trafikantene blir viktigere.

Når vi skal vurdere driftsområdenes antall må vi også se på hvordan vi tror utviklingen vil bli 10-20 år framover, og hvilke konsekvenser dette bør dette få. Er vi istand til gradvis å tilpasse oss nye krav? Klarer vi å se det positive i forandringer?

Vi har dyre sesongmaskiner, feiebilene koster nesten 2 mill. kroner! Hvordan kan vi best utnytte disse? Et enkelt driftsområde er sikkert ikke det mest rasjonelle arbeidsområde.

Det må nå anskaffes nye vegmerkebiler. De vil koste opp mot 4 mill. kroner! Et enkelt fylke er ikke stort nok arbeidsområde. Buskerud, Vestfold og Telemark må jobbe sammen, ja kanskje enda større område er aktuelt-!

EDB gir oss nye muligheter. Nå ser det ut til at vi snart kan " snakke sammen" over EDB-tastaturet og interne sambandslinjer. Vi kan sitte hvor som helst i fylket og overvåke tekniske innretninger vi har i bruk.

Varer og maskiner utgjør en stor andel av kostnadene med det vi produserer i Statens vegvesen. Men det er likevel menneskene som er mest avgjørende for resultatet. Det er den enkelte person som må forberede og legge til rette for gjennomføringen. Det hjelper lite at maskinene er gode dersom de ikke blir satt inn i produksjonen på en god måte - utnyttet godt.

Vår grunnfilosofi er at den enkelte skal gis frihet og ansvar. Det utløser arbeidsglede og initiativ. Så langt alt vel! - Men vi er avhengige av andre! Vi trenger opplysninger fra andre, og mange oppgaver må vi løse sammen med andre. Hvordan fungerer dette?

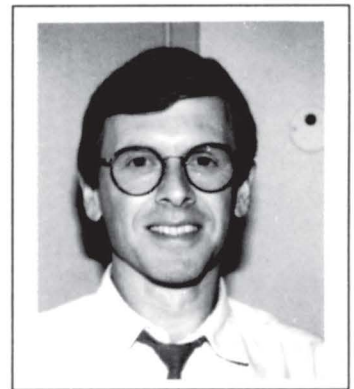
I den utredningen vi nå skal gjennomføre må vi på hva som fungerer godt og hva vi kan endre for at hele skal bli bedre.

Idriftsavdelingen har vi bygd opp en organisering som har gitt en nærhet til publikum og vegene vi skal vedlikeholde. Dette har åpenbart sine gode sider.

"Vi har vår egen lille verden...", heter det i en studentsang. I sangen skrytes det av studentlivet, og en er opptatt av og fornøyd med

seg og sitt. Blir vi så opptatt av det vi steller med, og måten vi har pleid å gjøre en oppgave på, at vi mister helheten? Hvor opphører i

Ledelsens spalte



Nils I. Skjevik

tilfelle helhetstenkningen? Er det ved rodegrensen, oppsynsmannens ansvarsområde, driftsområde eller fylkesgrensen?

Når dette går i trykken har vi avvirket et ideseminar som ledd i utredningen om antall driftsområder. Det blir spennende å se hvilke tanker og ideer som kommer fram. Det som kommer fram skal danne grunnlaget for det videre arbeidet med utredningen.

En god organisasjon makter å se forandringene og utnytte de muligheter dette gir!

Sykkelsatsing fram- for vegbygging i Tønsberg

60 milli. kr vil bli brukt til sykkelanlegg i Tønsberg fram til 1997 dersom Vegsjefens forslag går igjennom. Med dette beløpet kan man bygge ut omkring halvparten av hovedsykkelvegnettet i Tønsbergområdet. Vegsjefen sier i sin begrunnelse for satsingen at man gjennom å satse på Sykkelby-prosjektet håper å unngå å bygge ut store og kostnadskrevede veganlegg for å ta unna økt biltrafikk i byområdet. Tønsberg blir dermed det eneste av de ti storbyområdene som har vært med i transportplan-prosjektet som satser på en virkelig alternativ strategi.

Aage H. Carlsen

Sykkelbyen består av to deler, en påvirknings-/holdningsskapende del og utbygging av sykkelveger. Lørdag 9. mai åpnet vegsjefen det første synlige resultat av satsingen på nye sykkelveger i området. En ca. 500 m lang strekning av riksveg 310, Stoltenbergsgate, har fått et nytt og flott sykkelanlegg. I tillegg er det satset mye penger på å få et grønt og trivelig anlegg.

En utredning i forbindelse med transportplanen for Tønsberg-området viste at det er behov for å investere i alt ca. 135 mill. kr på sykkelanlegg. Utredningen viste at sykkelvegene i Tønsberg/Nøtterøy hittil stort sett er bygd utenfor tettbebyggelsen, mens standarden på de bynære gang- og sykkel-



Vegsjefen vil satse midlene på gang- og sykkelvegutbygging i stedet for tradisjonell vegbygging i Tønsberg-området i neste vegplan-periode.

elvegene ikke er god nok for syklistene. I de mest sentrale delene av Tønsberg har det hittil ikke vært noe tilfredsstillende tilbud til syklistene.

Fram til 1997 satser man nå på å bygge sykkelveganlegg i Tønsberg sentrum og 5 - 7 km utover langs hovedsykkelvegretene mot nord, syd og øst. Hensikten med en slik satsing er at vi ønsker å stanse veksten i biltrafikken på hovedvegene inn til Tønsberg. Potensialet for overgang fra bilbruk til sykkel er størst for reiser til og fra arbeid innenfor en avstand på 5 - 7 km mellom hjem og arbeidssted.

Der hvor det i dag ikke er gang- og

sykkelveger satser man på å gi syklistene egne sykkelbaner. På de strekningene hvor vi i dag har gang- og sykkelveger, vil vi gå inn og utbedre anleggene for å gi syklistene større sikkerhet og bedre framkommelighet. I løpet av 1992 vil vi bygge nye sykkelanlegg langs Slagenveien og Stenmalveien. Vi har også startet opp planleggingen av sykkelanlegg langs Eikveien og Valløveien.

Vegvesenet satser i denne omgangen stort i Tønsberg-området. Erfaringene man vinner vil etterhvert brukes til å satse på sykkel i andre Vestfoldbyer.

Stille langs gamle E 18 i Stokke



- Vi må se positivt på framtiden selv om dette har vært en vanskelig tid for oss, sier innehaver av Furulund kro, Odd Jørvum. Det går mye bedre nå og vi er spente på hvordan sommeren vil bli.

- Hvordan har det blitt langs gamle E 18 i Stokke etter vegåpningen 15. november i fjor? Vestfolder'n har vært ute og luftet stemningen hos beboerne og på Furulund kro.

Jorun Sætre Bringaker

Vi hører ikke så mye om hvordan det er blitt langs tidligere E 18 i Stokke etter at vi fikk ny motorveg fra Holmene til Tassebekk. Vestfolder'n har i den anledning vært på en liten spørreunde blant beboere og har snakket med en av innehaverne av Furulund kro, Odd Jørvum.

- Etter 15. november 1991 var det som

å slå av lyset, sier en blid og hyggelig Odd Jørvum til Vestfolder'n. Den første tida etter åpningen var et slit for oss, ingen kom innom. Trailertrafikken var borte og tilfeldige gjester var det helt slutt på. - Vintermånedene var også veldig vanskelig, sier han videre. Folk klaget på at de ikke så skiltene godt nok, de var mørke og utydelige. Hvis de var i tvil om hvor de skulle kjøre, da lot de like godt være.

- De siste to - tre månedene har omsetningen tatt seg betraktelig opp. Besøk av de "tunge" på vegen har økt, de er på veg tilbake. - Vi ser også en gradvis økning av tilfeldige besøkende og det er positivt nå når vi går mot sommeren. Vi er veldig spente på hvordan sommeren blir. Vil folk ta av og kjøre den lange avkjøringen tilba-

ke, det er spørsmål vi stiller oss.

- Ellers vil jeg si at samarbeidet med Statens vegvesen har vært meget godt. Men jeg har lov til å innrømme at jeg en tid var meget skeptisk til denne løsningen med de lange avkjøringene. De kunne godt vært noe kortere, men jeg tror en slik løsning er bedre enn svingeforbud fra en kjøreretning. Vi er også fornøyd med den skiltningen som er gjort, men i vintermånedene viste det seg at folk ikke så skiltene godt nok.

- Jeg ser positivt på framtiden, selv om omsetningen til nå er lavere enn tidligere. Det er et marked langs E 18 både for trailertrafikken og for tilfeldige besøkende som vi håper å ta vare på, sier Odd Jørvum til slutt og

Vestfolder'n ønsker han lykke til i sommer.

Da vi var på Furulund kro, kom det stadig inn store trailere og vi tok tak i en av sjåførene. Han var fra traktene rundt Mjøsa og kom fra Kristiansand med varer. Da vi spurte han hvordan han likte den nye E 18 parsellen, smilte han og sa at det var mye raskere for dem å kjøre gjennom Vestfold nå. De sparer nå ganske mange minutter i forhold til tidligere. Vi spurte også om hvordan han likte å stoppe ved Furulund kro. I tiden etter åpningen kjørte han ikke innom. -Det går ikke lenger an å bare ha en "ti-minutters" på Furulund. Det må legges inn en lengre rast og det har vi begynte med nå. Vi er flere som spiser sammen, og det må planlegges litt bedre nå enn tidligere. Grunnen til dette er at det tar så mye lengre tid å ta av. Vi liker plassen, her får vi stelt oss og spist, det er nemlig ikke så mange steder vi kan det langs E 18 i Vestfold, sier trailersjåføren fra Gjøvik-traktene.



Vestfolder'n traff også ei lita jente på ti år som syklet langs den gamle E 18. Vi spurte om hun merket noen forskjell på veggen før og nå. - Det gjør jeg vel, nå gidder jeg ikke spørre mamma om lov til å gå bort til venninna mi'. Jeg fikk lov før også, men da måtte mamma følge meg bortover veggen,

10 år gamle Therese Ueland er fornøyd med veggen nå fordi hun kommer lettere til sine venninner, men hun synes det bråker fælt fra den nye veggen. sier hun. - Det bråker fra den nye veggen for der kjører bilene så fort, sier hun videre, men hvis vi er så dumme og skal bo langs en stor veg, må vi tåle bråket også. Her må vi legge til at hun bor i et av husene sør for Furulund

kro, der hvor den nye og den gamle veggen ligger tett inntil hverandre. Vestfolder'n har også snakket med en av beboerne langs strekningen. Derfor stoppet vi litt nord for Sørbykrysset og snakket med Anne Toril Baltzrud. Hun var ute i haven og slo plenen. Da jeg presenterte meg var hun straks litt spektisk, men da hun forsto at det var folk fra Statens vegvesen og ikke fra pressen, ble hun mer villig til å prate. Hun følte forskjellen på nåtid og fortid som natt og dag. At trafikken var borte, var så nydelig at hun følte at de levde et annet liv nå. De hadde soverom mot veggen tidligere og hadde hatt vanskeligheter med nattesøvnen p.g.a. støyen fra trailerne om natta. Nå var situasjonen en helt annen, støyen var helt borte, de bilene som gikk der nå registrerte de ikke. Anne Toril Baltzrud fortalte at det fantes folk langs strekningen som savnet støyen fra bilene, det hadde jo i mange år vært endel av livet deres. Men det kunne hun ikke forstå, for dem var livet blitt mye fredeligere. Nå kan de plante blomster og stelle i haven, noe de ikke kunne tidligere da ble alt brunt av forurensning av både eksos og sprøytemidler fra Vegvesenet!



- Det er nesten som å begynne et nytt liv etter at den nye veggen ble åpnet, sier Anne Toril Baltzrud. Hun bor på Sørby og er en av de som tidligere har hatt trafikken tett inntil huset.

Sykemeldt - 15 måneder i sykehuskø

- Jeg har ikke tenkt å slutte å jobbe nå, sier en noe fortvilet Johnny Haugerød til Vestfolder'n. Han har vært sykemeldt i 15 måneder p.g.a. dårlige skuldre. Dette kan rettes på ved hjelp av operasjon, men det er lettere sagt enn gjort.

Jorun Sætre Bringaker

Johnny Haugerød har jobbet i Statens vegvesen Vestfold i snart 22 år. Begynte i vedlikeholdet, men kom snart over til maskinsentralen som lastebil-sjåfør og senere på verkstedet. Der har han drevet med alt mulig. I det siste har det vært smøring og oljeskift som har vært hans primæroppgave, men kan brukes til alt som har sier selv.



- Jeg savner miljøet på vegsentralen og må innom en gang i uka, sier Johnny Haugerød til Vestfolder'n mens han venter på operasjon.

Før mange år siden merket han smerter i armene og skuldrene. Det var ikke så ille annet enn at arbeidet gikk som det skulle. Han gikk til behandlinger hos fysioterapeut og i perioder ble det bra. Før han begynte med voldsomme smerter igjen nå i høst, hadde han vært fin i to - tre år. Smertene kommer når han har bruker armene mye, særlig når han løfter dem opp og det skjer hele dagen i en slik jobb som han har. Det endte med betennelse og bruskdannelse i skulderleddet. Denne brusken må fjernes og leddet må skrapes rent, for dette ligger og gnisser på senen og det blir betent og smertene kommer. Han har vært på Linde behandlingssenter og fått konstatert (også ved hjelp av røntgen) at det er slik bruskdannelse og at dette må fjernes.

Han står i sykehuskø og har gjort det siste året. Men en slik operasjon av denne art blir ikke prioritert, det er stadig andre viktigere inngrep som kommer foran. Når han ringer til sykehuset er det alltid samme svar,

han må vente. Saken er behandlet her på vegkontoret i samarbeid med bedriftshelsetjenesten og det er kommet fram at Statens vegvesen Vestfold ønsker å hjelpe Johnny, dvs. at han muligens kan få dekket denne operasjonen ved behandling i et privat behandlingssenter. Avgjørelsen er ennå ikke tatt, saken er sendt til Vegdirektoratet til uttalelse. - Vi går i 1991 og 1992 bevisst inn for tiltak som kan bidra til å redusere sykefraværet i Statens vegvesen Vestfold og de kostnadene dette medfører. Dette er tiltak som blir vurdert og anbefalt i samarbeid med bedriftslegen, sier adm.sjef Per Vaadal til Vestfolder'n, og legger til at i dette tilfellet blir prisen på selve operasjonen også en avgjørende faktor.

Hvis dette er mulig er selvfølgelig Johnny takknemlig for det. For han er det viktigst at operasjonen blir gjort, uansett hvor det er.

- Jeg føler veldig på dette, jeg ser jo tilsynelatende helt frisk ut, sier Johnny. At folk lurar på hva som feiler meg, det skjønner jeg godt. Men fra arbeidskameratene på Ås har jeg ikke hørt en eneste negativ bemerkning. Her føler jeg meg velkommen når jeg en gang i uka stikker innom for å slå av en prat og få litt nytt. - Det er vel ofte slik at når en ikke er på jobben (spesielt når en er syk), at en ser hvor trivelig og god arbeidsplass en har. - Jeg må innrømme at savnet etter arbeidskollegene og jobben er stort, fortsetter Johnny og vi skjønner at han kan bli litt sentimental. Sykdommen er ikke av større art enn at han regner med straks å komme tilbake etter en operasjonen. Det er liksom så unødvendig å gå sykemeldt så lenge og når det viser seg at det bare er et inngrep som kan rette på dette, da er det ekstra ille.

19, 32 og 40 - nye vegnummer i Vestfold

16. juni vil en del av riksvegene i landet få nye nummer. I Vestfold gjelder dette flere viktige vegstrekninger. I hele uke 25 vil skiltfunksjonen og folk fra områdene og Botne fabrikker være i sving med å bytte ut og klistre over 400 gamle skilt. Utgangspunktet for omskiltningen er at det skal skje en tilpasning til ny internasjonal Europaveg-nummering. Vegdirektoratet vil imidlertid i samme operasjon også endre en del andre riksvegnummer. E 18 vil forøvrig ikke bli endret.

Erik Thomassen

Riksveg 8 Larvik - Geilo blir i juni til riksveg 40. Dette har sammenheng med at E 8 kommer i bruk et annet sted i landet. Riksveger og Europaveger skal ikke ha sammenfallende vegnummer. Strekningen fra Horten via Syrbekk og Tomsbakken til krysset med E 18 på Ås, får nå gjennomgående nummering som riksveg 19. (Horten - Syrbekk er nå riksveg 310. Syrbekk - Ås er riksveg 35.) 19 vil også bli nummeret på nåværende riksveg 310 fra Syrbekk til Kanalen i Tønsberg.

Strekningen fra Kopstad til Horten vil fortsatt ha riksvegnummer 310. Det innføres dessuten gjennomgående nummering av indre rute fra Sande til Skien. Strekningen blir riksveg 32. Følgende strekninger inngår i nye riksveg 32: Nåværende riksveg 318 fra Sande sentrum til Stuen i Hof,

riksveg 35 Stuen - Sundbyfoss (dobbel nummerering 32/35), riksveg 315 Sundbyfoss - Hvittingfoss, riksveg 8 Hvittingfoss - Steinsholt (dobbel nummerering 32/40) og riksveg 316 Steinsholt - Skien.

Totalt er det 124 km riksveg som skal ha nye nummer. Dette utgjør 20 % av riksvegnettet i Vestfold. Skiltfunksjonen har en uke på seg på å erstatte den gamle nummereringen med ny. Hvert område stiller to mann og en bil på jobben og disse får selskap av en til to mann fra skiltfunksjonen. I tillegg skal Botne fabrikker ta seg av overklistring på informasjonstavlene.

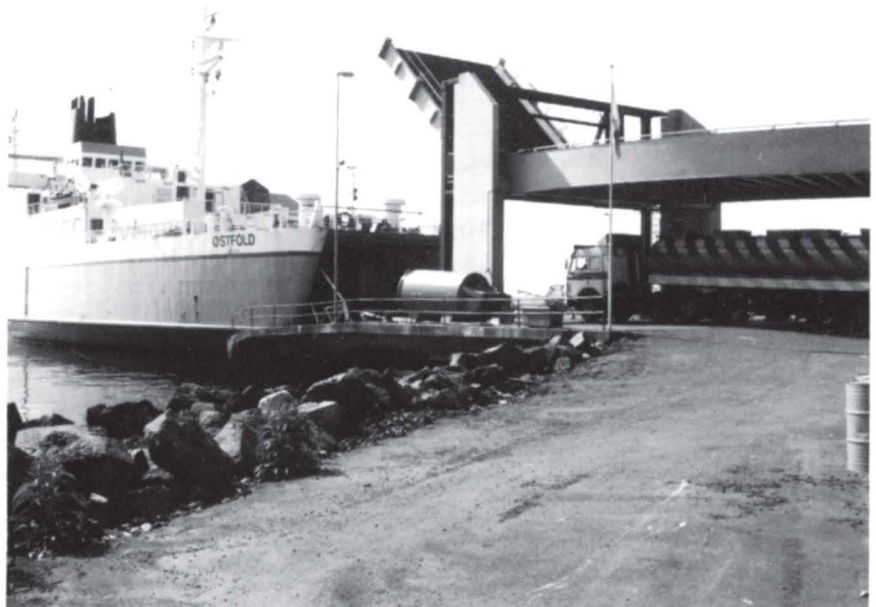
Område 01 skal skilte om riksveg 32, område 02 tar seg av 19, mens område 03 skal gjøre jobben på Lågendalsvegen, nye riksveg 40. Her bli det altså snakk om å gjøre jobber utenfor egne områdegrensener. Totalkostnad for arbeidene er beregnet til 150.000 kr. For trafikantene betyr den nye nummereringen strengt tatt lite. Kanskje er signaleffekten av at vi nå får to-sifrede nummer på forbindelsen Bas-tøyferja - E 18 (- Tønsberg) og indre veg Sande - Skien den viktigste. Disse rutene inngår dermed i et noe mer overordnet vegnett, uten at dette i og for seg får noen umiddelbar betydning for drift og nybygging.



- 32 blir det nye nummeret på den gjennomgående riksvegruten mellom Sande og Skien, sier Henning Nilsson på skiltfunksjonen på Ås.

Ferjekaia i Horten over til Vegvesenet?

Det blir nå forberedt å foreslå overfor Stortinget at ferjekaia i Horten, en av landets mest trafikerte, skal oppklassifiseres til riksveg. Dette betyr i så fall at Staten vil overta eienomsretten til dette ferjeleiet, og Statens vegvesen vil få ansvaret for vedlikeholdet av anlegget. Borre kommune har hittil motsatt seg en slik omklassifisering. Fra nyttår av har vi oppdarg fra Samferdselsdepartementet betalt havneavgiftene på vegne av Bastøferja.



Erik Thomassen

- I hvilken grad vi selv skal utføre vedlikeholdet på ferjekaia dersom det blir slik at vi overtar den, har vi ennå ikke vurdert, sier driftssjef Nils I. Skjevik til Vestfolder'n. I dag har område 01 vedlikeholdsansvaret for ferjeleiet i Svelvik, så en viss kompetanse har vi på dette området. Det er imidlertid klart at ferjeleiet i Horten har helt andre dimensjoner enn det på Svelvik.

Med Vegloven av 1963 ble ferjekaier, i motsetning til tidligere, en del av det offentlige vegnettet. Ferjekaier med tilhørende landareal i riksvegnettet forutsettes derfor å være statlig eiendom. De fleste ferjeleiene som blir benyttet i riksvegferjesamband er derfor i dag statlige. Ferjekaia i Horten var på 60-tallet forutsatt å skulle overføres til Staten. Denne overtakelsen har likevel aldri blitt satt i verk.

Borre havnevesen krever nå inn flere ulike avgifter av Bastøferja og ferje-

Fejeleiet i Horten er ett av de få i riksvegsamband som ikke eies av Staten. Nå kan det bli en endring på dette, noe som vil gi Vegvesenet et utvidet ansvar.

trafikantene, til sammen dreier deg seg om bortimot 9 mill. kr i året. Vegdirektoratet mener at regnskapene til Borre havnevesen viser at avgiftsinntektene fra ferjesambandet er vesentlig høyere enn kapital- og driftskostnadene ved ferjeleiet. Dette betyr at kommunen har inntekter av riksvegtrafikken over fjorden.

Mest sannsynlig vil spørsmålet om eiendomsretten til ferjekaia komme opp i forbindelse med omklassifiseringen av deler av vegnettet i Horten som må skje når Sydovervegen åpnes. Til syvende og sist er det Stortinget som bestemmer i denne saken. Borre havnevesen og kommunen er selvfølgelig fullt klar over hvilke tanker Samferdselsdepartementet gjør seg i denne saken, og dette kan bære bakgrunnen for at arbeidet med å bygge ny oppstillingsplass i området fra ferjekaia og sydover mot stasjonsområdet har stoppet opp.

Fra nyttår har Statens vegvesen Vestfold betalt de ulike avgiftene Bastøferjene skal betale til Borre havnevesen. Midler til dette har man fått overført fra Samferdselsdepartementet. Bakgrunnen for dette er egentlig de endringer som har skjedd i sjømannsbeskatningen. Dette har gitt rederiet økte utgifter. Departementet ønsker imidlertid at dette ikke skal belastes billettprisene, og samtidig ønsker man å beholde Bastøferja som en av de meget få usubsidierte ferjestrekningene i landet.

Den striden man i vinter og vår har kunnet lese om i lokalavisene dreier seg i første rekke om innbetalingsbetingelsene for disse midlene. Havnevesenet ønsker bare å forholde seg til Bastøferjen, kanskje fordi man frykter at man vil bli bundet opp i et forhold til Staten som tilsier at mangodtar at Staten har en rolle å spille i forbindelse med trafikken over ferjeleiet i Horten.

Tillit?

Hva er det egentlig vi driver med? Nå har vi hørt på store ord om å spille i 1. divisjon, om teamfølelse, om samarbeid, om tillit. Vi skal bli bedre, mer effektive, mer produktive. Jeg er slett ikke uenig i at det er noe å hente i så måte. Metoden derimot, den kan jeg styre min begeistring for.

De fleste har vel registrert at vi har leid inn en mirakelmann som skal gjøre ledere av lederne og lag av oss alle. Sammen med den innleide drar vi på hyttetur eller til et pensjonat i metafor-rike omgivelser på Tjøme. Der skal vi åpne oss, kvitte oss med de skall vi beskytter oss med. Dette er visstnok vesentlig for at vi skal kunne fungere på lag. Det er vesentlig for at lederen skal kunne stole på oss. Tilliten skal bygges opp.

Jeg er slett ikke uenig i at ting fungerer bedre om tilliten er tilstede. Men -

er det nå noen styrke for tilliten at dette opplegget er "obligatorisk"? Enkelte har faktisk motforestillinger mot å kvitte seg med alle skall. enkelte er skeptiske til metoden. Ikke desto mindre skal vi være med, enten vi liker det eller ikke. Motforestillinger respekteres ikke. De oppfattes snarere som en trussel. Da er det kanskje naturlig at det konkluderes med at det er nødvendig å rydde skepsis og motstand av veien for at ting skal fungere. Like fullt - konklusjonen er etter min mening rav ruskende gal. Jeg har i min enfoldighet innbilt meg at det er sammenheng mellom tillit og respekt, at det er takhøyde for egne meninger. Det er tydelig at ikke alle deler denne oppfatningen.

Jeg sier ikke at de som liker denne form for personlig utvikling tar feil. Vi ulike. Meningene er delte, og det respekterer jeg. Jer sier derimot at de

tar feil som tror at de styrker min tillit til seg ved å prøve å bestemme over min person. Jobb er en ting, personen noe ganske annet. Psykologien bak det hele er egentlig ganske banal.

Det er sagt at målet for den prosessen man har satt i gang er å bli i stand til å gjøre en bedre jobb. Det målet respekterer jeg. Metoden og gjennomføringen er jeg skeptisk til. At mine meninger ikke respekteres er det lite jeg kan få gjort med. Jeg har dem like fullt.

Og nå vet selvfølgelig jeg så mye bedre enn alle andre hvordan vi skal bli flinkere? Neppe, men jeg har på følelsen at det er dumt å behandle vegvesenansatte og sirkushester på samme måte. Kan det være det vi driver med?

Øystein Langdalen

Premie for innsendt forslag

Per O. Korsnes fikk overrakt premie for forslag sendt inn til forslagsordningen. Han har utarbeidet skjema hvor man fører tilstandsrapport på en bestemt vegstrekning.

Jorun Sætre Bringaker

Fredag 22. mai ble det overrakt premie til Per O. Korsnes ved driftsavdelingen for forslag sendt til forslagsordningen. Korsnes har utarbeidet et skjema der tilstandsrapport på en bestemt vegstrekning blir ført opp. Det er altså et skjema for registrering av telehiv, humper, dumper, skader, feil m.m.

Vegmestre og driftsavdelingen har uttalt seg til forslaget. Det som er nytt med denne registreringsformen er at



Driftssjef Nils O. Skjevik (t.h.) takker Per O. Korsnes for forslaget og gratulerer med premien.

problemomfanget er klassifisert i verdier. Skjemaet har god plass til å notere alle opplysninger som man finner nødvendig. Det er oversiktlig

og enkelt å bruke og har stor nytteverdi ved planlegging av vedlikeholdsarbeidet.

KRØSUS endrer hverdagen din

Det nye økonomistyringssystemet KRØSUS som skal erstatte nåværende PBR vil kunne få langt større innvirkning på hverdagen til ansatte i Vegvesenet enn de organisasjonsendringene vi nå har vært igjennom. I minst 1 1/2 år framover kommer KRØSUS-prosjektet til å kreve stor innsats fra mange hold. Nye rutiner og rapporteringsformer må innføres i hele virksomheten. Vegdirektoratet har beregnet at på et vegkontor av vår størrelse vil det kunne medgå 30 - 35 årsverk på å innføre systemet, inkludert opplæring. Overgangen medfører ikke bare et skifte av datasystem. Det viktigste er at det også medfører at lederne i Statens vegvesen får et bedre system å styre etter.

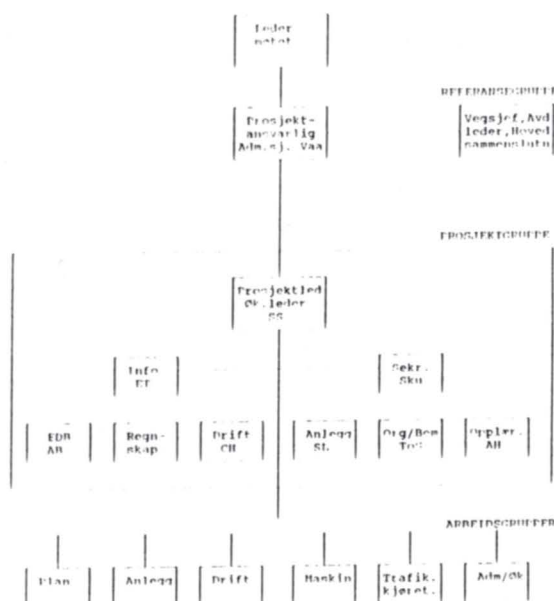
Erik Thomassen

PBR er gammeldags og dyrt i drift. Hovedsakelig er det dessuten et regnskapssystem til bruk for budsjettstyring. KRØSUS deles opp i delsystemer eller hovedfunksjoner. Det viktigste nye i denne sammenheng er kanskje produksjonsstyringssystemet. Dette delsystemet er verktøy for den interne økonomiske styringen av virksomheten. her ligger knyttinger mot årsplaner og bevilgninger og inn i dette systemet rapporteres ressursbruk og resultater.

Hovedfilosofien i KRØSUS er at kostnader og fysisk ressursbruk skal kunne føres til produkter. Dersom info f.eks. lager en brosjyre for Trafikant & kjøretøy, skal kostnadene og ressursbruken til produksjonen beregnes og legges inn i KRØSUS. T & K må betale den avtalte prisen. Info (eller administrasjonsavdelingen) får med andre ord inntekt. Informasjonskonsulenten må registrere tida som er gått med til arbeidet og faktiske kostnader. KRØSUS sammenligner planlagt ressursbruk med det som faktisk er medgått. Dette gir grunnlag for avviksrapportering. På denne måten kan det fastsettes hvor og hvordan kostnadene oppstår, hvordan kostnadene utvikles seg over tid og hvor konkurransedyktig Vegvesenet er (f.eks. i forhold til hva et reklamebyrå ville tatt for jobben).

Registrerings- og rapporteringsrutinene vil kunne bli endret som følge av innføringen av KRØSUS. Men det er ennå ikke tatt stilling til hvor primærbilagene skal registreres, på vegkontoret som i dag eller ute hvor bilagene oppstår.

Data-messig vil innføringen av KRØSUS medføre at vi innfører operativsystemet UNIX, i første omgang parallelt med Norsk Datas SINTRAN. Dette medfører at det anskaffes nye maskinvare til dataseksjonen. PBR baserer seg på gammeldags datateknologi. Det er et integrert system som gjør endringer kompliserte. Dette gjør systemet dyrt i drift. Det nye systemet deles opp i en rekke moduler som gjør det enklere å forandre deler uten å endre helheten. Deler av programmet blir ellers plassert i den



Slik blir KRØSUS-prosjektet organisert hos oss. Forandringene blir store når det skal gjennomføres.

enkelte PC-harddisk, noe som medfører endrede driftsrutiner for EDB-folkene.

Mye opplæring, ingen oppsigelser

Innføringen av KRØSUS skal føre til gevinst for Statens vegvesen. Denne gevinsten kan tas ut i form av bedre kvalitet, lavere driftskostnader og bemanningsreduksjon/omplussing. Oppsigelser vil det ikke bli, med mye kompetanseoppbygging og opplæring. På landsbasis skal ikke mindre enn 5370 personer ha opplæring. Det er gjort beregninger som viser at det vil koste ca. 150 mill. kr å innføre KRØSUS, men de årlige besparelsene kan bli på ca. 50 mill. kr. (Tallene er svært usikre). Spørsmålet om hvor mange

medarbeidere som vil bli fristilt til andre oppgaver, er foreløpig uklart.

KRØSUS dreier seg om å forenkle rutiner og tilpasse ansvar og myndighet, samtidig som vi får et bedre styringsverktøy. Statens vegvesen har vedtatt at målstyring skal være det styrings- og ledelsesprinsipp som skal brukes i Statens vegvesen. KRØSUS må ses i sammenheng med effektiviseringen av målstyringsarbeidet, årsplanarbeidet, resultatoppfølging og den økte fokuseringen på produktivitet i Statens vegvesen.

Innføres neste høst hos oss

Prosjektleder for KRØSUS i Vegdirektoratet er Ole Witsø, tidligere leder for anleggskontoret. I Vestfold er det foreslått følgende organisering:

Styringsgruppe er ledermøtet. Det opprettes også en referansegruppe bestående av vegsjef, avdelingsledere og en representant for hver av hovedsammenslutningene. Prosjektansvarlig er Per Vaadal, mens Svein Skadal er prosjektleder. Med seg får han en prosjektgruppe bestående av Arntfinn Bentzen, Marit Skudal, Christ Heimdal, Stein linnestad, Tore Solberg, Anne Hov og Erik Thomassen. Det blir opprettet arbeidsgrupper på alle avdelinger hvor de ansatte blir representert gjennom tjenestemannsorganisasjonene.

To fylker (Akershus og Hordaland) er plukket ut til pilotfylker som ligger foran de andre i prosessen for å vinne erfaring. For Vestfolds del vil innføringen av KRØSUS skje i tidsrommet 1. september - 1. desember 1993.

Autosys hovedtrinn 4 - salgsmeldingsdelen

25. mai 1992 tok Biltilsynet i bruk neste trinn av Autosys. Da startet salgsmeldingsdelen. Dette innebærer at alle meldinger om eierskifte (salgsmeldinger) skal dataregistreres i autosys med en gang de er mottatt uansett hvor de blir innlevert. Det blir automatisk utskrivning av varselbrev til ny eier, purringer og avskiltingsbegjæringer.

Jørn Hæhre

Dette skjer fra sentralt hold for hele landet. Det har ingen betydning hvor salgsmelding blir innlevert eller hvor man foretar omregistrering. Salgsmel-

dingene, forsikringer, kvitteringer for eventuelle avgifter etc. blir lagt inn i autosys og arkivert av den stasjonen som mottar den. Oppfølgingen av salgsmeldingene har til nå blitt foretatt på et eget lokalt datasystem, noe som har betydd at vi har dataregistrert salgsmeldingene to ganger og at oppfølgingen av disse har skjedd lokalt.

Det er Biltilsynet som har ansvaret for den daglige oppdateringen av Autosys og for at dette skjer raskt og korrekt, slik at opplysningsinnholdet er pålitelig for brukerne. I tillegg til Biltilsynet er bl.a. Toll- og avgiftsdirektoratet, forsikringsseksjonene, politiet, forsvaret, skattemyndighetene, Statistisk sentralbyrå, Tøi og forskjellige etater som innkrever bompenger, parkeringsgebyr, banker etc. brukere av Autosys. Vi har nå fått

flere skjermbilder og lagrer nå vesentlig flere opplysninger om et kjøretøy enn før og vi må ofte bruke flere skjermbilder enn tidligere, og dette vil for biltilsynet medføre endel nye rutiner. Autosys (Motorvognregisteret) hadde pr. 31.12.81 2.937.818 påregistrerte kjøretøy og 831.767 avregistrerte/vrakete kjøretøy, tilsammen 3.769.585 kjøretøy. Biltilsynet har årlig 30.074.577 transaksjoner mot Autosys.

Fra Vestfold har Karin Johansen fra Horten, Sidsel Berg fra Tønsberg og Jørn Hæhre fra Larvik vært på tre dagers instruktørkurs i Vegdirektoratet for opplæring av trinn 4. Disse har ansvaret for videre opplæring av de andre ansatte. Det vil bli holdt fire lokale kurs på to dagers varighet, med tilsammen 27 deltakere.

Medarbeidersamtaler på godt og ondt

Hva er en medarbeidersamtale? Jo, det er en samtale mellom overordnet og underordnet i en organisasjon hvor målsettingen er å skaffe frem det beste i organisasjonen og få bort det som er uønsket. Greier vi dette? Jeg tror vi har problemer. Grunnen til dette er at de som intervjuer ikke har de nødvendige psykologiske, sosiale og menneskelige kjennskaper til hvordan spørsmål skal stilles og hvordan svar skal tolkes. Det er lett å gå i baret og vanskelig å vurdere de avgitte svar korrekt i forhold til effektivitet, omverdenen og individet.

La oss se litt næyere på dette. Skal den som intervjues forsøke å besvare alle spørsmål på en måte som den som intervjuer ønsker. Dette ville utvilsomt slå best an i nuet hos den som intervjuer, men er dette på sikt den rette måten for å skaffe frem gode medarbeidere. Jeg leste en gang at de elever som kunne kopiere lærerens ønsker og hans kunnskapsnivå på den beste måten fikk de beste karakterene. De elever som kunne mer en læren og som ikke ønsket å kopiere hans tankegang, men tenkte selvstendig fikk dårligst karakter. Vi må vurdere, ønsker vi kopiering eller hvor vil vi? De som tør ha egne meninger blir iallefall ikke belønnet innenfor det system vi har i dag.

Jeg tror ikke vi er kommet så langt som enkelte hevder utad. Innad kan organisasjonen beskrives slik: Organisasjonsmennesket dvs. vi må forstå vår plass i helheten. Den hører hjemme i en skarp avgrenset nisje og vi må behandles etter faste opptrukne retningslinjer for organisasjonen. Vi blir belønnet etter formell kompetanse og hvor trofast reglene følges. Når vi står overfor rutinespørsmål, blir vi oppfordret til å finne rutineløsninger. Uortodokse, fantasifulle og dristige løsninger blir undertrykket, for de

virker forstyrrende på alle forventede problemer som organisasjonen er avhengig av for å fungere. Alle former for straff eller belønning kommer ned til oss gjennom hierarkiet, så det lønner seg å innrette seg.

Sett under denne vinkel er det nødvendig for den som blir intervjuet å forsøke å svare den som intervjuer slik denne ønsker å få svarene, ellers kan det gå ille og vedkommende kan bli betraktet som vanskelig å ha med å gjøre.

Er vi tjent med medarbeidersamtaler under de forutsetninger som rår i dag? Kjell Inge Bjørvig skriver i sin bok Arbeids- og lederpsykologi (brukes til undervisning ved Norges handelshøyskole) at det er mange og store fallgruber ved slike utspøringer. Påviste feilkilder kan ofte være i nærheten av 50%, og selv drevne psykologer tar ofte feil.

Jeg tror det er grunn til å ta medarbeidersamtaleproblematikken opp til en helhetsvurdering med avseende på å få en reell oversikt over vår organisa-

sjon, våre individers reelle kompetanse og muligheter. Om vi ikke gjør det så er det ikke lenge til andre vil bli pålagt å utføre dette oppdrag for oss og det kan bli smertefullt.

Personlig tror jeg den erfaring fra det private næringsliv, tjenestemannsorganisasjonene og det politiske liv at der det er rom for de største meningsforskjeller og der avvik fra lederens mening tillates er mulighetene for de beste løsningene tilstede. En viktig forutsetning for et godt resultat er at det er saken og løsningen som settes i fokus og ikke den enkelte person.

Medarbeidersamtaler er frivillige såvidt jeg vet. Individer som er fornøyd med samtaler bør fortsette med disse. Individer som har dårlige erfaringer med slike samtaler eller som merker tendenser til at de fremlagte opplysninger misbrukes bør vurdere å si fra at de ikke ønsker å delta i slike samtaler nå, men at de på sikt skal vurdere situasjonen på nytt.

Audun Nordbotten



Ulik behandling av permisjonsøknader?

I den seinere tida har det skjedd en del som gjør at en må spørre hvordan vi praktiserer permisjonsreglene i denne etaten. Det kan virke som om det er mye tilfeldigheter ute og går, og kanskje er det også slik at utfallet avhenger noe av hvem som søker.

Mange har opp gjennom årene søkt om å få permisjon for å forsøke seg i andre jobber eller drive egen virksomhet. Vanligvis har man blitt innvilget ett års permisjon på dette grunnlag, og helst i slike tilfeller hvor man

skaffer seg erfaring som kan komme etaten til gode seinere. Ett år er selvfølgelig ikke mye når man f.eks. har planer om å starte opp egen virksomhet, og mange som har forsøkt seg kunne nok tenke seg mer. Uten at dette har vært mulig.

I de siste årene har man gjennomgående vært mer restriktiv med permisjoner enn det man var før. Men dette gjelder ikke alle. Vi opplever også at folk får betydelig lenger permisjon og bedre betingelser enn det som var

vanlig tidligere. I ett tilfelle er det gitt tre års permisjon for å drive egen virksomhet.

Mange lurer nå på hva som er ledelsens linje. Kan vi alle regne med større imøtekommenhet dersom vi søker permisjon for å drive egen virksomhet eller prøve oss i andre jobber i framtida? Jeg håper på en avklaring fra vegsjefen eller administrasjonssjefen på dette spørsmålet.

Roald Johansen
Maskinavdelingen

Biler forsvinner i kjelleren

- Hvor i all verden er bilen min, jeg satte den i kjelleren, men nå er den ikke der? Dette spørsmålet fikk Barbro i resepsjonen for noen dager siden.

Barbro visste jo ikke at det nå er funnet ut en måte å fjerne feilparkerte biler på i kjelleren i Uni-gården! Det er maskinavdelingen på vegkontoret som har kommet med det "gode" forslaget. Dette er nå prøvd en gang. Selv om ivrige personer på vegkontoret synes dette var en aktuell framtidig løsning, er vi ikke sikre på at eieren av bilen var like enig i dette.

En bruker (fra maskinavdelingen) av kontorbilen syntes ikke noe særlig om måten den fremmede bilen var parkert på, den var plassert på plassen der hvor den gule kontorbilen skal stå og vedkommende satte igang en



Inn bak ståldørene til "teppelageret" forsvant den feilparkerte bilen. Vi skjønner godt at eieren ble noe forfjamsset da han ikke fant bilen sin igjen.

flyttesjau. Bak plassen til den gule kontorbilen er det nemlig en skyvedør inn til sykkelparkering/lager. Dit ble den feilparkerte bilen dratt inn ved hjelp av en jekketralle!! Døren ble skjø-

vet for og den gule bilen satt på sin faste plass.

Vi skjønner godt at eieren av bilen ble forfjamsset. Men det hører med til historien

at etter en viss tid og spørrende rundt på kontorene, fikk eieren greie på hvor bilen var.

JoBri

Lepperød tilbake fra lærerrikt opphold i USA



Vegsjefen er tilbake ved roret fra 8. juni etter ni måneder i Departement of Transport i "det norske" USA i Wisconsin og Minnesota.

Vegsjefen er tilbake på vegkontoret etter ni måneders opphold i Wisconsin og Minnesota. 8. juni overtar han roret etter Tore Kaurin som har fungert siden september i fjor. - Selv om amerikanerne ligger foran oss på mange områder, har også vi en del å tilby dem, sier Lepperød og peker spesielt på våre styringssystemer og vår konkrete målstruktur. - Stort sett jobber vi med de samme problemstillingene, men størrelsesorden og tidspunkt er noe forskjellig. På de områdene hvor de ligger foran oss i løypa bør vi ha stort utbytte av å studere deres erfaringer, legger han til.

Erik Thomassen

Lepperøds Amerika-opphold var to-delt. Først var han fire måneder i Madison, Wisconsin. Deretter like lenge i Minneapolis/St. Paul i Minne-

sota. Begge steder hadde han kontorplass i Department of Transport (DOT) og fulgte med i den daglige virksomheten, deltok på møter, konferanser

og kurs, for å studere hvordan amerikanerne administrerer transport.

Vegene underlagt departementet direkte

Det finnes ikke noen egen statlig vegetat i USA. Vegadministrasjonen er en del av departementet underlagt guvernøren i staten. I Wisconsin var riktignok vegsakene plassert i egen enhet innenfor departementet, Division of Highways. I Minnesota var veg og andre transportsaker helt integrert. I delstatene er det ellers egne kontorer for Federal Highway Administration. Det er de føderale myndighetene i Washington som trekker opp de store linjene og følger opp om statene gjør den jobben de skal. - Nettopp i år fullføres forresten siste lenke i det stamvegnettet, Inter-State Highway System, som man utarbeidet ved mitt forrige USA-opphold for 30 år siden, forteller Lepperød.

Wisconsin og Minnesota er hver delt inn i åtte distrikt som står for planlegging, utbygging og vedlikehold av det statlige vegnettet. Vedlikeholdet skjer i egen regi, mens anlegg uten unntak settes ut på anbud. Lepperød forteller at amerikanerne viste stor interesse for våre erfaringer med bruk av entrepriser og egenregi-kalkyler. Særlig var de overrasket over hvordan vi på denne måten jobber med å dokumentere vår effektivitet og at vi kan gjøre en like god jobb som entreprenørene, selv om de også stilte spørsmål ved om vi ikke kom i habilitetsproblemer som byggherre og anbyder på samme tid.

"People who care..."

- Amerikanerne er veldig opptatt av å ha en klar visjon for utviklingen av det fremtidige transportsystemet, og da snakker vi ikke bare om biltrafikk,

men om integrert transportplanlegging, sier Lepperød. Når vi snakker om visjoner; mens Statens vegvesen har "for bedre transport" sier man i Wisconsin "People who care, creating quality transportation today and tomorrow" (Litt fritt oversatt: "Omtenkssomme mennesker som skaper transport med kvalitet i dag og i morgen"). - Denne "visjonserklæringen" liker jeg bedre enn vår, særlig fordi den setter mennesket som gjør jobben i sentrum, sier vegsjefen.

Vår vedlikeholdsstandard og målstruktur vakte stor interesse i USA, bl.a. fordi målene er så konkret formulert. Dette var ting amerikanerne slet med å få til. En annen svakhet, var at politikene, ihvertfall ikke i Minnesota, ikke behandlet langtidsplanene for vegsektoren. Dette førte til dårligere politisk perspektiv på utviklingen og en mer utpreget hestehandel enn her hos oss. Politikene er i det hele tatt svært aktive, og øver stor innflytelse på virksomheten i DOT.

Fjernstyrt lastebil

- Særlig i Minnesota drives det forsknings- og utviklingsarbeid i betydelig omfang, forteller Lepperød. Bl.a. har man utviklet en fjernstyrt lastebil som brukes som hjelpebil i vedlikeholdet. Driftsarbeiderne slipper å gå inn og ut av bilen for å kjøre den noe meter etterhvert som arbeidet forflyttes framover langs vegen, og samtidig tjener bilen som en sikkerhetsbuffer. DOT forsker ellers på en intelligent bil. Dette prosjektet tilsvarer det europeiske Prometheus-prosjektet som tidligere Autodisplay i Sandefjord var involvert i.

Interessant vegdekke-prosjekt

Lepperød nevner også et stort forskningsprosjekt på vegdekker som spesielt interessant. Man bygger en ny motorveglinje parallelt med en eksisterende og leder trafikken inn på denne. Strekningen har mange ulike dekketyper og oppbygninger og en rekke sensorer er bygget inn i vegkroppen. Hensikten er å måle trykkvirkningen nedover i systemet for på denne måten å finne den best mulige oppbygningen av vegen.

Amerikanerne er kommet ganske langt når det gjelder vintervedlikehold, og

man bruker en lang rekke kjemikalier ved siden av saltet for å holde vegene fri for snø og is og tørre og fine om vinteren. Og det lykkes de da også ganske godt med. Vegsjefen er imidlertid ikke like fornøyd med dekkestandarder. Hull, slaghull, sprekkdannelser og markerte skjøter i betongdekkene var det mye av og langt mer enn hos oss. I de statene Lepperød besøkte har man for øvrig hatt forbud mot piggdekk siden begynnelsen av 70-åra.

Massebilismens hjemland må ta miljøet på alvor

USA er massebilismens hjemland, og bilen står fortsatt svært sterkt i transportbildet. Bare et fåtall byer har et kollektivsystem som spiller noen rolle i trafikkavviklingen, og biler og bensin ligger på en tredjedel til en fjerdedel av prisen i Norge. - Min Toyota Camry som jeg kjørte da jeg kom bort dit og som var gått ca. 100.000 km kostet meg 25.000 kr, forteller Lepperød. Men miljødebatten kommer for fullt også i USA selv om utslagene ikke er like sterke som hos oss foreløpig.

Kollektivtransportens problemer henger i stor grad sammen med et byene til dels har gått i oppløsning. Folk som har råd flytter ut til eneboliger i forstedene, og nye motorveger blir bygd for transportbehovet som oppstår. Konsekvensen blir etablering av kjøpesentra ved motorvegene slik at både folk og forretninger forsvinner fra bykjernene, som så forslummes. De nye transportbehovene som oppstår i et slikt system er så uensartede at kollektivtrafikken vanskelig kan fylle dem. I Minneapolis/St. Paul har de nå etterhvert grepet fatt i disse problemene og arbeider for å skape nytt liv i bysentrene. Løsningen har bl.a. blitt "Sky-walks", eller innebygde overganger mellom butikkene av den typen som vi finner mellom Kremmerhuset og Farmandstredet i Tønsberg.

Ledelsesfilosofien endret over tid

Lepperød berømmer amerikanerne for deres åpenhet og serviceinnstilling og tror vi har mye å lære på dette området. I ledessammenheng var man opptatt av å utvikle lederne til å bli mer utadvendte og flinkere til å

delegere. De store forskjellene fra norske forhold er det ikke, men angrepvinkelen kan være noe forskjellig enkelte ganger. Team-samarbeid sto sentralt, og det var et omfattende kurs- og utviklingsprogram på dette området.

- I forhold til for 30 år siden vil jeg si at ledelsesfilosofien var endret, sier vegsjefen. Den gangen var man svært opptatt av mest mulig skulle foregå i et nokså stivt oppbygget linjesystem. - Jeg merket meg ellers at man var svært opptatt av å skape samstemmighet og enighet om beslutninger, enkelte ganger synes jeg man drev det for langt på dette området, sier Lepperød.

Gjenbesøk i juni

I juni kommer fire av Lepperøds kontaktpersoner i USA til Norge på besøk. Tre av dem for å presentere et svært omfattende lederutviklingsprogram DOT i Madison har utviklet i samarbeid med University of Wisconsin. Dette vil skje på et møte i Oslo hvor vegkontorene er invitert til å sende folk. Lepperød får samtidig besøk av vedlikeholdssjef Rodney Pletan fra DOT Minnesota. Samtlige skal være til stede på Lillehammer under åpningen av Vegmuseet og vil deretter bl.a. feire St. Hans i Vestfoldskjærgården.

Kanskje representerer Lepperøds besøk i Midt-Vesten og gjenbesøket fra USA nå i sommer starten på en mer omfattende utveksling mellom Statens vegvesen og DOT i Wisconsin og Minnesota. Lepperød er i alle fall ikke i tvil om at et slikt program kunne være til stor nytte for begge parter.

Bedre sikt på Fokserød

Statens vegvesen Vestfold er igang med utbedring av krysset på E 18 ved Fokserød. Dette vil gi en forbedring av sikten og gi lengre av- og påkjøringsfiler i begge retninger. Arbeidet er beregnet ferdig til St. Hans. Samtidig bør nevnes at dette er en farlig arbeidsplass og vi må tenke på våre ansattes sikkerhet.

Jorun Sætre Bringaker

Arbeidet med utbedringene i krysset på E 18 ved Fokserød er allerede godt igang. Det er anleggsavdelingen med oppsynsmann Dag Runar Haugen som har ansvaret for denne jobben, som består av mye sprenging. Det er over 3500 kubikmeter fjell som skal bort og det er Ole Skjelland som er sprengningsbas på anlegget. Av våre ansatte kan nevnes Helge Knutsen, Øyvind Røed og Jan Eddy Eggar.

Arbeidene med utbedring av krysset ved Fokserød er et ledd i tiltak for å få redusert antall ulykker på denne strekningen. Det kan også nevnes at arbeidene skal være avsluttet til St. Hans.

I forbindelse med den store sprengningsjobben har Vegvesenet gått ut med informasjon til trafikantene om at de kan regne med noe venting. Hver gang det blir fyrt av en salve blir trafikken stoppet i begge retninger. Noen bilister har veldig dårlig tid og slenger bemerkninger til våre ansatte, men stort sett går det bra, var



3500 kbm fjell skal bort for å gi bedre sikt på Fokserød på E 18-parsellen nord for Sandefjord.

komentarene Vestfolder'n fikk da vi var på stedet.

Vi var på stedet en stund for "å kjenne litt på kroppen" hvordan det er å ha sin arbeidsplass på E 18, den mest trafikkerte vegstrekning i Vestfold.

Det må uten tvil være en påkjenning å ha sin arbeidsplass midt i trafikken. Samtidig som de skal utføre en jobb må de hele tiden være på vakt for trafikken som går kontinuerlig i begge retninger hvor kjøreretningene er adskilt med kjepler. Strekningen er også skiltet med nedsatt fart. Om kvelden har de ledet den ene kjøreretningen om den gamle E 18 og da har

det fint å jobbe. - Vi skulle gjerne hatt det slik om dagen også, sier en vegarbeider til Vestfolder'n. Videre sier han at de har foreslått det for ledelsen, men ikke fått noen respons. De fleste bilistene kjører fornuftig, men vi har alltid noen som ikke tar hensyn og som alltid er ukonsetrerte i trafikken og som har det travelt.

Vi har her nevnt sikkerhet for våre ansatte, men ved sprengning vil også trafikantene være utsatt for fare. Plutselig kan det skje at store steinblokker faller ned på vegbanen. Derfor er det enighet om at det beste hadde vært om halvparten av trafikken blir ledet over på den gamle E 18.

Fra lastebil i utedrifta til ATK

ATK er et begrep som etterhvert er blitt kjent. Når vi på vegkontoret snakker om Automatisk trafikkovervåking er det Johnny vi tenker på. Johnny Krokeborg er ansatt på driftsavdelingen og ansvaret for drift av 18 ATK-bokser plassert på ulike steder i Vestfold, på riksveg 310, E 18 og i Kjelle-krysset.

Jorun Sætre Bringaker

Johnny Krokeborg jobbet i utedrifta som lastebilsjåfør før han søkte på jobb inne på vegkontoret som saksbehandler med Automatisk trafikk-kontroll som arbeidsområde. - Det er et interessant område som er i stadig utvikling, sier Johnny til Vestfolder'n. Utviklingen har vært enorm siden jeg begynte i 1989, både på registrerings- og utstyrssiden.

Automatisk trafikk-kontroll på vegene i Vestfold er et samarbeid med Nord-Jarlsberg politikammer og det samarbeidet fungerer meget bra, sier Johnny, det er nå ansatt en kontordame på politikammeret som steller bare med dette. Selv har han ansvaret for å kjøre kamera ut og sette det på plass og sjekke at alt fungerer som det skal, både kamera og blitzen. Når det har stått den programmerte tiden, reiser han ut til boksen igjen og tømmer data over på en bærbar PC som er plassert i bilen. Filmen blir fremkalt og hvert bilde med tekst blir registrert og dokument blir skrevet ut for hvert bilde. Det blir registrert sted, tid, fart og vekt.

Jobben til Johnny gjør at han kan kjøre



Fra 170.00 kontrollerte kjt. i 1991 til 400.00 kjt. (ut april) foreløpig i år blir en mangedobling, så Johnny Krokeborg ved driftsavdelingen på vegkontoret har mer enn nok å gjøre. Her tømmer han boksen ved Gunnerødbrekka på Hortensvegen.

ut til alle døgnetts tider. Det gjorde han nok i starten, men etter som han får mer rutine i jobben blir det fastere mønster over det. Han kan sette ut et kamera om fredag ettermiddag og programmere det til f.eks. søndag, det behøver ikke hentes samme kveld. I begynnelsen følte han det som et press, det var mye å gjøre i en opplæringstid og hadde ofte jobben med seg hjem om kveldene. Men det har forandret seg og han har nå et mer avslappet forhold til jobben, selv om han mener at ett årsverk er altfor lite i denne jobben slik den har utviklet seg.

- Vi kan nå si at ATK har vært

med på å sette ned hastigheten på de aktuelle strekningene. Den "høye" hastigheten er borte, de som kjører for fort nå, kjører i ca. 89 -90 km/t. Vi kontrollerer mange flere kjøretøyer nå enn i starten. I 1989 ble 170.00 kjt. kontrollert, mens det i 1991 var ca. 700.000 kjt., sier Johnny videre. Til ut april i 1992 var det kontrollert ca. 400.000 kjt. I rød-lys kontrollen i Kjelle-krysset ca. 550.000 kjt.

Noen bilister nekter foreleggene og da må Johnny stille i rettsak. - Jeg er like nervøs hver gang, sier Johnny, men det blir mer rutine etterhvert. Vi har alltid fått medhold i en rettsak, og vi må være 100% sikre på hva vi gjør i enhver sak. Derfor er de registrerte data svært viktige og de må alltid være riktige, sier Johnny videre.

Eventyrhelg med landevegsløp



Eneste feilen med Vega-turen til Sogn var at den ble så vellykket at den blir vanskelig å leve opp til neste år. Her er Vestfold-gjengen samlet før start i vegmesterskapet over 4,2 km.

Vegas 38 løpsglade Vestlandsfarere er tilbake fra vegmesterskapet i landevegsløp etter en helg stappfull av opplevelser av de sjeldne. Bare en ting var galt med turen: bedre går det ikke an å få det, dette blir det vanskelig å leve opp til neste år. Ikke bare forsynte vi oss grovt av premiefatet og vant en klar seier på banketten; Vestlandet viste seg fra sin aller flotteste side med strålende sol og tropesvarme, snødekte fjell, fruktblomstring, blågrønn fjord og svulmende fosser. Og hyggeligere reisefølge i denne eventyrverdenen er det knapt mulig å tenke seg. Her ble ikke mange timerne kastet bort på puta.

Års, måneders, ukers eller dagers trening skulle komme til sin rett da vi

sto på startstreken i Vegmesterskapet på 4,2 km fredag kveld. En lett nervøs stemning spredte seg i Vestfold-kontingenten. - Skal jeg varme opp, eller er det å ødsle med kreftene, var det noen som spurte seg. Da startskuddet smalt forsvant teten i et drepende tempo, og mange av våre unge ambisiøse løpere lot seg lure til å åpne for sterkt. Og det straffet seg. Etter halvløpt distanse kom den uungåelige sprekk. Men andre klarte seg bra, og vi kunne innkassere tre vegmesterskap. I sine klasser seiret Rolf Somervik, Else Marie Andersen og Astrid Barkost. Dessuten ble det tredjeplaser på Norma Enes, Jenny Hagen og Laila Bæk. Og ikke nok med det; Vestfold fikk vegsjefen i Sogn og Fjordanes flotte krus til beste tremann-

slag i dameklassen ved Jenny Hagen, Anne Hov og Laila Bæk.

Nå skal det ikke underslås at deltakelsen varierte en del fra klasse til klasse. Mange flotte prestasjoner, spesielt på herresiden, ble derfor ikke premiert. En ble det imidlertid; Tor Ivar Christiansen tok en imponerende tredjeplass i yngste klasse i vegmesterskapet i halvmaraton som gikk lørdag i Balestrand. Her var det også sterke prestasjoner av Øystein Ludvigsen, Rolf Sikveland, Arild Vestbø, Hjørmond Matinussen og Øyvind Røed.

En del av oss andre løp lørdagen Keisarløpet, et trimløp over 5 km i Balestrand med deltakelse av blant

annet Grethe Waitz. Det var hard kniving mellom Grethe og Morgan Eklund underveis, men ikke overraskende trakk førstnevnte til slutt det lengste strået. Morgan fikk forøvrig en flott niende-plass i dette løpet. For andre ble dagen i overstadig vakre Balestrand en nytelse med rusleturer og bading og dovne timer i solsteiken mens man ventet på løperne.

Tilbake på hotellet i Hermannsverk startet forberedelsene til banketten med allsang etc. i sjøkanten. Og her fortsatte vi etter banketten til langt ut på morgenkvisten. Likefullt var det stort sett en opplagt gjeng som tok plass i bussen søndag formiddag. Mens oppturen gikk over Hemsedal valgte vi å kjøre over Vikafjellet og den nye ferjefrie stamvegen over Gudvangen - Aurland hjem. Med fem-seks meter brøytakanter enkelte steder og snøsmelting i høygir, var Vikafjellet en opplevelse. Bare synd vi ikke kunne sette av en dag til å gå på ski her.

På hjemturen tok vi også med oss Stalheimskleivene, som da de inntil for 10 - 15 år siden var en del av E 68, var Norges bratteste riksveg med et fall på hele 18 %. Og det kjennes ut som nummeret før fritt fall, og en føler seg hensatt til Liseberg eller Tusenfryd. At det kan ha vært avviklet lastebil- og busstrafikk her i en årrekke er knapt mulig å tro.



Hjermond Marthinussen (Sande vegstasjon) løp sin første halvmaraton og avsluttet i fin stil på en flott tid.

Vegas gull-
jenter med
vegsjefens
f l o t t e
tinnkrus.
F.v: Anne
Hov, Jenny
Hagen og
Laila Bæk.



Seint søndag kveld ankom en sliten gjeng Ås og Tønsberg, tung i hodet, men fortsatt lett på foten. Vestfold stilte med den desidert største kontingenten i mesterskapet. Mens andre nøyde seg med å sende toppene, satset vi også på bredden. Og mange fylker fikk seg nok en aha-opplevelse her. Nøkkelen til suksess i bedriftsidretten er å finne den rette mixen mellom sosial og idrettslig aktivitet. Neste år må vi stille med leddbuss for å få alle med, ble det sagt. Men i så fall tar vi ikke Stalheimskleivene på veien hjem.

ertho

T.h. Stopp for dusj i en flomfager foss i Leikanger. F.v: Stein Linnestad og Arne Johansen

Under: Allsang i solsteiken: (f.v.): Ingvill Belaska, Morgan Eklund, Karin Johansen og Reidar Jørgensen



Pensjonisttur til vegmuseet på Lillehammer

Møte i pensjonistforeningen gikk av stabelen på Ås vegstasjon torsdag 23. april. Aktuelle saker på dette møtet var kåseriet til Tore Asplin om "gamle Tønsberg" og den planlagte sommerturen til Vegmuseet i Lillehammer.

Jorun Sætre Bringaker

Denne gangen var det 21 personer som hadde funnet vegen til Ås og pensjonistmøte.



Pensjonistene planlegger tur til det nye vegmuseet på Lillehammer til høsten.

Formann i foreningen Kristoffer Dannevig åpnet møtet og ønsket alle velkommen. Pensjonistforeningen har i år et jubileum - den er nemlig fem år gammel. Dannevig nevnte at det alltid er godt å ha vegsjef eller fung. vegsjef til stede på møtene og han nevnte også Annlaug Wold som på sin gode måte tar vare på pensjonistenes interesser.

Tore Asplin fortalte om "gamle Tønsberg" og om hendelser fra de harde 30-

åra. Dette satte igang litt "mimring" i forsamlingen, for det var vel noen som kjente seg igjen.

Fungerende vegsjef Tore Kaurin orienterte så om situasjonen omkring nye E 18 og hva som ellers skjer rundt omkring i fylket. Belyste litt av de vanskelighetene vi står overfor når det gjelder E 18 prosjektet i forhold til framdriften på andre områder. Det eksisterer stor motstand mot det planlagte anlegget

av E 18 i nordre Vestfold. Andre ting han nevnte var anskaffelse av "støvsugere". Denne brukes under rengjøring av veggrøftene, slik at våre vegarbeidere slipper å plukke søppel med hendene. Av administrative saker i Vegvesenet for tiden nevnte Kaurin Holverutvalget. Etter orienteringen var det muligheter til å stille spørsmål.

Annlaug Wold mente det nå var på tide å tenke på turen som skal arrangeres i

år. Turen skal gå til Lillehammer og Vegmuseet, samt muligheter til å kikke litt om anleggene i forbindelse med OL. Reisen er tenkt med buss og vil gå over to dager. Det blir gitt adgang til å ta med ektefelle. Prisen er beregnet til ca. kr 350,- for pensjonister og ca. kr 850,- for ektefelle/samboer forutsatt at tilstrekkelig antall melder seg på. Men vi tror og håper at en slik tur vil være attraktiv og at mange vil melde seg på.

Takk

Jeg vil på denne måten få takke for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag. En spesiell takk til brukjengen.

Arne Hansen

Årets pensjonisttur går til Lillehammer og Vegmuseet den 18. og 19. august. Innbydelse vil bli sendt ut med det første. Benytt anledningen til å se Vegmuseet og OL-anleggene i Lillehammer!!

Annlaug

Det skjer i juni

Eiendomsseksjonen melder:

E 18 Stokke: Grunnervervet er behandlet som vegjordskifte. Strekningen Holmene - Tassebekk er delt ved Furulund. For den søndre delen, Furulund - Tassebekk, forventes skifteplanvedtak medio juni. Skjønn er berammet til ultimo september, og bygger på skifteplanvedtak med tilhørende regnskap.

Vegjordskiftet Holmene - Furulund er anket. Ankepostene gjelder både skifteplan og skjønnsresultater. Den 22. juni skal overjordskifteretten ha saksforberedende møte med partene.

Drift:

Vegtrafikksentralen på Ås bemannes hver fredag og søndag fra månedsskiftet mai/juni. Åpningstiden er fra klokkan 1500 og det er vakt så lenge det er vesentlige trafikkproblemer. Det er oppsynsmenn fra drifta som sitter på sentralen. Her styres omkjøringsskilt i samråd med politiet og sentralen sendes løpende informasjon til Vegmeldingssentralen i Oslo, bl.a. for oppdatering av Text-TV.

Område 01:

Gjennomføring av førstegangs kantslått, og annens gangs slått skal ikke foregr før etter 15. august. Dette for å imøtekomme prof. Olav Gjerdevolls anvisninger om ivaretagelse av vegkantvegetasjon. Vi skal også ha noen prøvestrekninger på fylkesveger hvor vi klipper bare etter 15. august.

Område 02:

Rv, 310, Borre, rep. av jernbaneovergang, Rv 308, Kjøpmannskjær, sikring av fjellet. Rv 306, Rensk av grøfter. Fv 522, Auli bru, skifting av rekkverk. Fv 560, Stokke, Skifting av stikkrenne. Asfaltlapping. Utbedring av rekk-

verk. Div. mindre jobber i rodene m/ gravemaskin. Søppelplukking. Grøf-ting og skifting av stikkrenner etter asfaltprogram. Tømming av kummer.

Område 3:

Utbedring av Rv 304 Holmfoss - Kvelde pågår, utbedring på Fv 215 Kvelde - Siljan pågår (fjellsprengning), sikre rasfarlig fjell på Fv 205 syd for Sundet, g/s-vegen på Verningen gjøres ferdig. Det skal bygges rundkjøring i krysset mellom Fv 110 - 104 på Hovland. E 18, tunnelvask (Larviksporten). Det pågår grøf-ting langs riks- og fylkesveger i området.

Skiltfunksjonen:

Endring i riksvegnummereringen, Rv 8, 316, 315, 35, 318, 310 blir Rv 19, 32, 40. Maling: midt- og kantlinjer riksveger og fylkesveger. Plast: midt- og kantlinjer E 18 og riksveger etter nyasfaltering. Reparasjon av fotgjengerfelt riksveger og fylkesveger.

Gratulerer

60 år:

Anton Asbjørnrød, 23. juni

65 år:

Hans Kr. Eriksen, 30. juni

75 år:

Edvin Wabakken, 2. juni

Hans Aasenden, 30. juni

85 år:

Kristian Karlsen, 30. juni