

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 10/19. årgang
5. november 1992



Flertallet i gruppa som har utredet antallet driftsområder går inn for ett driftsområde med vegstasjon på Ås.

Samling om Ås

Gruppa som utredet det framtidige antallet driftsområder har nå rapporten klar. Flertallet går inn for å redusere til ett område med vegstasjon på Ås. Mindretallet mener at man bør opprettholde tre områder og dermed også bygge den planlagte nye vegstasjonen i Holmestrand. Økonomi og effektivitet står mot små enheter og nærhet i denne saken.

Side 16 - 17



**Biltilsynet
og EØS**

Side 8

**Storjobb i
Borre**



Side 14-15

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.

*Den som bare lever
for seg selv,
avskyr intet så mye
som å være alene
med seg selv.*

Synlig ledelse

Et utvalg som har utredet intern-informasjon og kommunikasjon i Statens vegvesen Vestfold har lagt fram en rapport som nå er under behandling. Rapporten peker bl.a. på at møterutiner og kontakt mellom ledelse og ansatte er sterkt varierende i etaten. Mye er overlatt til tilfeldighetene og den enkelte leders stil og prioriteringer.

Ledelsen må være synlig. Heldigvis er det slutt på den tida da etatens ledere sa De, gikk med nesa i sky og lukket seg inne bak tunge dører og store dokumenthauger. Vi har en folkelig lederstil i Norge i dag, og dette gjelder også i Statens vegvesen, enten man er oppsynsmann eller vegsjef. Og det skal vi være glad for.

Av og til kan man likevel undre seg på om så mye egentlig er vunnet gjennom folkeligjøringen. For i stedet for ledere som lever et ensomt liv bak dokumenthaugene, har vi fått ledere som riktig nok er åpne, folkelige og hyggelige, men som også ustanselig er på farten, på seminarer og studieturer i nord og syd, på konferanser, på lederutvikling, på kurs og i en uendelighet av møter.

Det er godt mulig at det er nødt til å være slik i vår verden i dag. Men det er også mulig at dette er et resultat av våre ledes verdier og prioriteringer, og et bilde av hvordan de oppfatter det å ha lederansvar.

Vi trenger ledere som er til stede, som kjenner den daglige virksomheten i etaten på pulsen, uansett hvilket ledelsesnivå det dreier seg om. I tillegg trenger vi avklaring av roller og ansvar. Hvilke fullmakter har den enkelte? Slik det er en del steder i dag, stopper nesten virksomheten opp fordi man ikke får tak i, eller ikke får beslutninger fra, den man føler må ta dem. Også i de tilfellene hvor man burde ta dem selv.

Bør vi årsplanlegge hvor mange dager hver leder skal avsette til å være tilgjengelig? Hvor mange dager de bør avsette til å besøke ansatte de ikke ser fra sin kontorstol? Jeg tror det vil være nyttig i en tid da alt og alle planlegger og planlegges. Det ville bl.a. være en måte å

synliggjøre en viktig dimensjon ved å utøve ledelse på. Noen vil kanskje si at den enkeltes vilje er det som teller, at man må utnytte de sjansene man får, og at planlegging er anstaltmakeri. Jeg tror ikke det er så enkelt. Det blir nemlig for lett å nedprioritere oppgaver man ikke har planlagt å utføre. Nei, la oss få de sosiale oppgavene inn i avtalebøkene før disse er helt grodd igjen.



**Redaktøren
mener**

Og la oss få en holdning som understreker at dette er avtaler man bare i nødsfall kan skyve på eller sette en strek over. Ledelse er å oppnå resultater gjennom andre, heter det på fint. I så fall må man forstå at det er forholdet til andre i organisasjonene som må stå i sentrum for ens ledelse. Ledelse er kommunikasjon, sies det også gjerne. Noe må hver leder ha under huden. Resten må vi bygge systemer og rutiner for å ivareta. Dette er også en måte å synliggjøre ledelsen en utøver på. Her er det mye å gripe fatt i.

Høstsnø overrasket drifta

Så skjedde det igjen. Plutselig var snøen der. Selv om kalenderen viste 16. oktober, og løvet fortsatt stort sett hang på trærne. Og kaoset i trafikken var et faktum. Klokket 07 kunne NRK melde at E 18 var mer eller mindre stengt av havarerte lastebiler i bakkene opp mot Undrumshøy. Inn mot byene sneget trafikken seg fram på sommerdekk og speilblanke veier. Utforkjøringer og kollisjoner florerer. I område 2 og 3 var drifta for seint ute med saltmaterialet til å kunne bøte på situasjonen.



Erik Thomassen

Vinterberedskapsen startet i år 16. oktober om kvelden, med andre ord ett døgn for seint. Når snøen begynte å dale ned var det derfor ingen på jobb på vegstasjonene, og vår mulighet til å reagere sto og falt på hvor godt vegmestrene sov om natta. Og resultatet ble deretter. I Sande hadde man klargjort alt utstyret kvelden før, og vegmesteren var oppe om natta og kunne konstatere snø i lufta. Dermed ble saltmannskapene purret og første bil kunne kjøre ut kl. 0300. I område 1 var derfor stort sett hele det viktigste riksvegnettet saltet før morgent rushet satt inn.

I midt- og sørfylket gikk det dårligere. Vegmestrene hadde sjekket forholdene tidligere på natta uten at det var tegn til snø. Da Bakken kikket ut vinduet sitt i Holmestrand kl. 0530 var det imidlertid snø på bakken og "alarmen" gikk. Alt utstyret var sjekket og klart og første saltbil kunne kjøre ut kl. 0640. Da var imidlertid allerede kaoset et faktum, og mannskapene havnet i endeløse køer uten muligheter til å få gjort en skikkelig jobb. I området 3 var bildet stort sett det samme.

Område 1 ved Rolf Sommervik fikk blomster av driftssjef Nils I. Skjevik for å ha taklet det rekordtidlige snøfallet på en god måte.

På avdelingsmøte på driftsavdelingen 20. oktober fikk vegmester Rolf Sommervik blomster av driftssjefen for godt utført jobb natta til den 16. Skjevik valgte å vinkle det på en positiv måte. På møtet ble det en del diskusjon om hvordan man kan sikre seg mot at noe tilsvarende skjer igjen. I ettertid er det lett å peke på at værforholdene utover kvelden den 15. oktober med nordøstlig kuling, lett skydekke og minusgrader, burde ha ført til at man rett og slett startet beredskapsen en dag tidligere enn

planlagt. Dette var det full anledning til, men ingen av vegmestrene valgte å gjøre det. Skal man unngå lignende situasjoner i framtida, må vi få inn større fleksibilitet i organisasjonen på dette punktet, mener mange.

På avdelingsmøte understreket driftssjef Nils I. Skjevik ellers at område 2 og 3 ved mange anledninger ellers hadde vist at de er til å stole på, område 3 senest natta til 18. oktober da det kom et stort lokalt snøfall i Larvikdistriktet.



Medvirkning og engasjement i årsplanarbeidet

Målstyring og årsplanlegging skal etter hvert gjennomsyre hele virksomheten vår. Selv om vi har drevet med dette noen år nå, synes vel de fleste at vi ikke har fått riktig "dreis" på det ennå.

I forbindelse med årsplanarbeidet for 1993 har planavdelingen vært med i et prøveprosjekt ledet av Vegdirektoratet, og vi har kjørt et eget opplegg med bistand fra en konsulent. Dette har etter min mening vært svært vellykket, og jeg tror det har åpnet øynene på mange for hvordan målstyring egentlig kan fungere, og hvordan det kan skapes medvirkning og engasjement.

Utgangspunktet har vært en kritisk drøfting av sterke og svake sider ved vår egen virksomhet og definerte mål, premisser og satsingsområder fra NVVP/budsjett, vegsjefen og avdelingsledelsen. Derfra gikk vi ut til den enkelte og spurte: Hvordan kunne du tenke deg å løse de problemene vi står overfor? Gjennom møtevirkosomhet har vi fått et sterkt og alvorlig engasjement fra den enkelte, og den enkelte har vært opptatt av å definere jobben sin neste år slik at den tilpasses de utfordringene etaten og avdelingen står overfor.

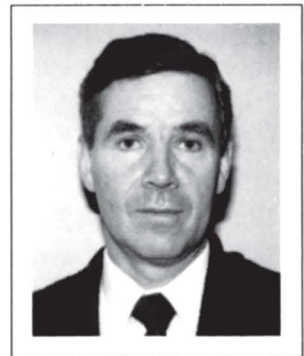
Det er utarbeidet arbeidsmål for den enkelte og forslag til egne planer for de tre seksjonene våre. Vi står nå foran siste fase i årsplanarbeidet på avdelingen som vil være å sy disse forslagene sammen til en årsplan for hele avdelingen. Plans årsplan vil senere bli presentert for vegsjefen på lik linje med de øvrige avdelingenes årsplaner.

Formålet med den spesielle prosessen vi har gjennomført har også vært å vinne erfaring som kan komme hele vegkontoret til nytte i neste omgang, og som selvfølgelig også vil ha overføringsverdi til andre fylker.

Planavdelingen står overfor store utfordringer i 1993. P.g.a. E 18-utsettelsen har vi "brukt opp" alle våre reserveplaner, og vi har derfor et stort behov for å produsere nye. Samtidig venter vi betydelig høyere bevilgningsrammer i 1994-97 enn i inneværende periode. Dette er ikke bare økte rammer til E 18, men også til støytak, trafiksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger, MPG-tiltak osv.

Det er disse forholdene som har preget årsplanarbeidet vårt i høst. Å komme a jour i plansituasjonen og samtidig bygge opp den planreserven som er nødvendig, blir vår store ut-

Ledelsens spalte



Tore Foss

fordring. Spørsmålet er også om vi kapasitetsmessig har ressurser til å møte den. Dette vil vi ta opp med vegsjefen når årsplanarbeidet er avsluttet på avdelingen.

Dyrt å bygge veg i Holmestrandfjellet

En måned gjenstår før Kjell Opseth skal ha den bestilte tilleggsvurderingen for E 18 i nordfylket. Planavdelingen jobber på spreng med rapporten. Den siste tida har man befart og kostnadsberegnet en eventuell motorveg langs Holmestrandfjellet. Dyrt og komplisert er konklusjonen. 17. november skal det faglige materialet presenteres for samarbeidsgruppen som består av kommunene, fylkeskommunen, statlige fagetater, Naturvernforbundet m.fl. Deretter skal vegsjefen utforme sin anbefaling. Sentralt i vurderingene står trafikk tall, kostnader, miljø og nytteeffekter.

Erik Thomassen

Foreløpige kostnadstall tyder på at en motorveg langs Holmestrandfjellet vil bli 3-400 mill. kr dyrere enn Kombinasjonslinja. Samtidig vil den imidlertid bli kortere og ta en vesentlig større del av trafikken. Hva som vil lønne seg best sitter planavdelingen nå å finregner på. En to-felts Kombinasjonslinje er også sterkt inne i bildet.

Vegvesenets beregninger av kostnader, trafikk og nytte-effekt skal for øvrig kvalitetsberegnes ved at et uavhengig konsulentfirma skal gå gjennom dem. Man er selvfølgelig klar over at uansett hvilken anbefaling man kommer fram til, vil enkelte stille spørsmålsteget ved jobben vi har gjort.

En viktig årsak til at statsråden ba om en tilleggsvurdering var NSBs planer om ny høyhastighets jernbane gjennom Vestfold. Konsulentfirmaet Nybro-Bjerck as arbeider med en analyse av hvordan fordelingen av trafikk mellom motorveg og jernbane vil bli. Mye tyder på at avlastningseffekten jernbanen gir for vegen, blir betydelig mindre enn det mange har håpet og trodd. Kanskje dreier det seg om maksimalt 2000 kjøretøyer i døgnet. E 18 har i dag en gjennomsnittlig døgntrafikk på ca. 17.000 kjøretøyer i Sande. Nybro-Bjerck mener også at de offisielle trafikkprognosene som tilsier 1% vekst pr. år er for lave for Vestfolds og E 18s vedkommende.

Rapporten fra Fylkesmannens miljøvernnavdeling om ulike konsekvenser for natur, miljø og jordbruk av de ulike linjene som er undersøkt, er nå ferdig. De fire linjene som er undersøkt (Kombinasjonslinja, Lavlandslinja, felles linje veg/jernbane og en linje sentralt i Sande) er meget konfliktyllet i noen miljosammenhenger. Kombinasjonslinja framtrer som mest konfliktyllet for de interessene man har undersøkt. Hensynet til vern av vegetasjon og kultur-



3-400 mill. kr. dyrere vil det bli å bygge en motorveg langs Holmestrandfjellet enn langs Kombinasjonslinja. Dette må veies opp mot at en slik linje blir kortere og tar større trafikk.

minner kan likevel være mest tjent med at kombinasjonslinja velges, sier man. Felles korridor for både veg og jernbane på Sandesletta anser Fylkesmannen som meget problematisk for viktige vernehensyn, selv om det vil være bedre med en barriere i landskapet enn to, som man vil få om veg og jernbane skal legges i uavhengig korridor nede på Sandesletta.

Tenker du piggfritt, har du tenkt deg om

Nå er vi igang igjen med en ny stor kampanje som tar sikte på å få folk til å ta piggfrie dekk med i betraktningen når de skal vinterutruste bilen. I Vestfold vil Biltilsynet spille en aktiv rolle i kampanjen. Ansatte fra denne delen av vegetaten vil tråle parkeringsplasser over hele fylket for å sjekke dekk på parkerte biler. I stedet for en mangellapp vil folk få en hyggelig hilsen fra Biltilsynet med en vurdering av dekkene som står på bilen og informasjon om piggfrie vinterdekk.

Erik Thomassen

Lørdag 7. november vil biltilsynsstasjonene over hele fylket holde åpent slik at folk kan komme og vise fram vinterdekkene sine og få en vurdering av kvaliteten på dem.

I fjor økte andelen av kjøretøyer som kjørte med piggfrie vinterdekk fra fire til ni prosent i Vestfold. - I år er målet vårt å komme opp i 14%. Mange i dekkbransjen regner med at de nye piggfrie vinterdekkene vil oppnå en markedsandel på rundt 50% i løpet av en ti-års periode. Økningen i bruken av piggfrie dekk i fjor gav en beregnet innsparing på rundt 1,5 mill. kr på grunn av redusert slitasje på Vestfoldvegene.

Mange undervurderer fordelene ved det piggfrie alternativet og overvurderer piggdekkenes effekt. Piggfrie dekk er suverent best på bar asfalt (det vanligste vinterføret hos oss) og bedre enn piggdekk også på snøføre. Det er først når det kommer issåle på vegen piggdekkenes kvaliteter for alvor kommer til uttrykk, og først på våt is at de blir suverene. Og hvor ofte kjører Vestfold-bilistene på våt is i løpet av vinteren?



Piggfrie dekk er best på ni av ti vinterdager. De aller fleste Vestfold-bilister vil klare seg godt uten pigger.

Vi ønsker nå også å fokusere på kvaliteten på eldre piggdekk. En svensk test utført av motortidsskriftet "Vi bilägare" i fjor viste at effekten av piggene reduseres raskt fordi piggene kommer ut av stilling og blir runde. Det er ikke bare å telle pigger. Selv om piggene fortsatt er på plass i dekket, slites de og effekten avtar. Den trygghet mange føler når de setter sine fire - fem år gamle piggdekk på bilen, er derfor i høy grad falsk trygghet.

En viktig fordel ved piggfrie dekk er at man kan utvide vinterdekkssesongen så mye man måtte ønske. I overgangsperiodene høst og vår er dette spesielt viktig. Utover høsten kjører mange på dårlige sommerdekk med tanke på å kjøpe nye neste vår. Skifter man til piggfritt kan man se de første dagene med snø og glatte veger trygt i møte, uansett når de måtte komme.

Her er fordelene ved piggfrie vinterdekk:

- Bedre kjørekomfort
- Mindre støy for omgivelsene
- Nesten ingen asfaltslitasje
- Miljøvennlig
- Kan brukes uavhengig av skiftedatoer
- Gode kjøreegenskaper
- Vesentlig bedre friksjon på tørr, våt eller rimete asfalt
- Bedre friksjon på snøføre
- Bedre friksjon i sterk kulde
- Brukbare på ru is
- Innbyr til mykere kjørestil på glatten

Her er ulempene ved piggfrie vinterdekk:

- Dårligere veggrep på is, og spesielt våt is

Her er fordelene ved piggdekk:

- Bedre (men ikke god) friksjon på våt is
- Bedre friksjon på is

Her er ulempene ved piggdekk:

- Piggene slites langt fortere enn dekkene
- Dårligere kjørekomfort
- Støy
- Sliter sterkt på asfalten
- Begrenset bruksperiode
- Dårligere kjøreegenskaper
- Vesentlig dårligere friksjon på tørr, våt og rimete asfalt
- Dårligere friksjon på snøføre
- Dårligere friksjon i sterk kulde
- Du overvurderer piggenes sikkerhets-effekt

Pigg eller piggfritt?

Hva sier forsikringselskapene?

Trafikkforsikringsforeningen skriver i et brev til Vegdirektoratet 25. august 1989:

(...) når motorvogn er volder skade på hverandre eller på personer eller ting, så vil spørsmålet om bruk/ikke bruk av piggdekk kun være ett av mange momenter ved ansvarsvurderingen. Den oppfatning (...) at motorvogn som ikke bruker piggdekk vanligvis blir pålagt ansvaret i et etterfølgende forsikringsoppgjør, må man således si ikke er riktig. (...) Anders Bull-Larsen/direktør.

Hva sier de som har prøvd?

Kjenner du noen som kjører piggfritt kan du spørre dem hvilke erfaringer de har.

12 ansatte ved Biltilsynet i Nordland deltok i et forsøksprosjekt i 1989/90. Deres omtale av piggfrie vinterdekk er entydig positiv, selv med de eks-

tremt variable kjøreforholdene man opplever i et fylke som dette.

Vi sakser for rapporten:

"Totalvurderingen er på den positive siden hos alle "utprøverne", og de har derfor alle gitt uttrykk for at de vil fortsette på piggfrie dekk også vinteren 91/92. Flere har faktisk gitt uttrykk for at de vil kjøre bare piggfritt heretter, da de har opplevd de piggfrie dekkene som generelt bedre enn dekk med pigger.

Piggfrie dekk er minst like gode i innlandsforhold som i kystforhold. På våt speilblank is må kjørefarten settes ned, og en må bremse og akslerere med omtanke. Ved bruk av kjetting eller dekk-kliester er problemene ikke merkbart større enn hos de som kjører med pigg. (Disse har også store friksjonsproblemer under slike forhold)".

Biltilsynet skal konkurrere

Norge har sluttet seg til EØS-avtalen, og fra nyttår begynner tilpasningen til EF-regelverket når det gjelder kjøretøykontrollen. Regjeringen foreslår samtidig at Biltilsynet skal ta gebyr som dekker de reelle kostnadene ved hallkontroller etter EF-systemet, samtidig som private verksteder og testestasjoner skal kunne utføre de samme kontrollene. Biltilsynet kommer dermed i en situasjon med konkurranse med aktører man også har tilsynsmyndighet med. - En slik utvikling er ikke i samsvar med det vi har ønsket oss, sier biltilsynssjef Magnus Bøie til Vestfolder'n.

Erik Thomassen

Regjeringens forslag i Statsbudsjettet kom overraskende på Biltilsynets folk. Man var klar over at kontroll-rutinene måtte legges om til EFs standarder, men ikke at Regjeringen ville organisere det på denne måten. - Vårt ønske var at private skulle ta hovedtyngden av kontrollene, og at vi først og fremst skulle stå for forvaltningen av ordningen med innkallinger osv., godkjenning av verksteder og stikkprøver og utekontroll, sier Bøie. Han er redd for at forslaget ville føre til en sammensausning av inntekts-givende produksjon på den ene siden og trafikksikkerhetsarbeidet og publikumsservice på de andre. - Jeg frykter at det at en del av arbeidet vårt i fremtiden gir inntekter, mens andre ikke gjør det, vil kunne påvirke våre prioriteringer, trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot trafikant bli skadelidende.

EF-direktivet som omhandler teknisk kjøretøykontroll fastsetter at person- og varebiler skal kontrolleres første gang



EØS gir store nye oppgaver for biltilsynet. Regjeringen går inn for at man skal konkurrere med private verksteder for å gjennomføre dem. På bildet Rolf Mathiesen.

fire år etter registrering, deretter hvert annet år. De tunge kjøretøyene, inklusive busser med over åtte passasjerplasser, ambulanser og drosjer skal kontrolleres hvert år fra de er ett år gamle. Kontrollen skal skje i hall med et kontrollopplegg som antakelig er mer omfattende enn det vi har i dag.

Allerede fra nyttår settes kontrollordningen ut i livet for tunge kjøretøyer, busser, drosjer og ambulanser. Fra 1. januar 1995 innføres kontrollopplegget for varebiler og fra 1. januar 1998 for personbiler. I dag er det ingen faste kontrollintervaller i Norge. Tunge kjøretøyer er i gjennomsnitt til hallkontroll med 1,5 års mellomrom, mens lette kjøretøyer er der langt sjeldnere. - Undersøkelser viser at trafikksikkerhetseffekten av hyppige hallkontroller på lette kjøretøyer er liten, sier Bøie, som gjerne ville ha brukt ressursene på en annen måte.

Vegdirektoratet har anslått at om samtlige hallkontroller skulle utføres av biltilsynet ville man måtte øke antallet sysselsatte i dette arbeidet fra 150 til 550 personer. Bare tungbilkontrollen vil kreve 60 årsverk. Det gjenstår å se hvor stor del av kontrollene som vil bli overtatt av private. For tungbilkontrollen som skal starte neste år regner departementet med

at 65% av arbeidet vil falle på Biltilsynet med et gebyrnivå på 450 kr for bil og 300 kr for tilhenger. I så fall vil biltilsynet kunne gjennomføre kontrollene med dagens mannskapsstyrke. For sikkerhets skyld åpner departementet for at man kan øke sysselsettingen i hallkontrollene med inntil 60 to-års engasjementer for å ta unna arbeidet om en større del av det skulle falle på oss.

Brukskontrollen berøres også av EØS-avtalen. Denne omfatter kontroll med at forskriftene om fraktdokumenter, løyver, transporttillatelse, avgiftsbetaling, vekt og dimensjoner, sikring av last, transport av farlig gods, kjøre- og hviletid osv. blir overholdt. For å komme opp på EFs standarder på dette området må antallet brukskontroller økes fra ca. 50.000 kontroller på landsbasis i dag til 19.000 kontroller årlig. Omleggingen skal skje i løpet av 1993, og den skal samordnes med tekniske utekontroller og skje uten økning i antallet ansatte i Biltilsynet. - Det er foreløpig uklart hvilke konsekvenser denne omleggingen vil få for oss, sier biltilsynssjef Magnus Bøie. Vi må sette oss ned og gå gjennom hele opplegget for virksomheten vår fremover. Mangel på arbeidsoppgaver skulde det ihvertfall ikke være.

Vi mimrer litt...

- Vi hadde utrolig stor respekt for overordnede den gangen, sier Grethe Foyn Jensen til Vestfolder'n under intervjuet vi hadde med tre pensjonister onsdag 28. oktober i år. Svein Dukefos, Rolf Mathisen og Grethe Foyn Jensen begynte alle tre i Statens vegvesen Vestfold rundt 1950 tallet og har mye å fortelle fra den gangen.

Jorun Sætre Bringaker

Det er satt igang et opplegg i Statens vegvesen der vi håper å få intervjuet endel av våre pensjonister. Intervjuet skal tas inn på kassett slik at det kan oppbevares i sin originale versjon. Samtidig skal det skrives ned et utdrag av intervjuet der det viktigste og det mest interessante blir plukket ut. Den verdifulle historie som våre eldste kan fortelle skal nå tas vare på.

Vi er igang med intervjuer av enkeltpersoner, men denne gangen skulle vi prøve noe helt nytt, nemlig et fellesintervju. Det er Mary Kristensen ved vegkontoret som er pådriver og som har stått på for å få dette til. Fire pensjonister ble invitert og tre takket ja.

Svein Dukefos, Rolf Mathisen og Grethe Foyn Jensen har alle tre jobbet på vegkontoret og begynte i henholdsvis 1949, 1950 og 1951. De har forskjellig bakgrunn fra vegvesenet, noe som gjorde dette til noe nytt og spennende.

Svein Dukefos begynte på vegkontoret, men har vært mye ute i felten og da i nordre del av Vestfold. Han var i vedlikeholdet og senere var han distriktsleder i område 1. Han var mye ute hos vegvokterne våre og av dem var det mange originaler og de hadde stort ansvar og mange var nidkjære i tjenesten. Dukefos har mange gode historier fra den gang han kjørte ut på sine turer som vi ved en annen anledning vil fortelle.



Vi har nå startet med intervjuer av pensjonistene våre. Denne gangen hadde vi samlet tre personer med forskjellig bakgrunn i vegvesenet. Fra venstre: Rolf Mathisen, Grethe Foyn Jensen og Svein Dukefos.

Som kontorassistent begynte Rolf Mathisen sin karriere i på vegkontoret. Han har omtrent hele tiden jobbet med regnskap og økonomi. - Vi kjørte lønningene ut til de som jobber ute, sier Mathisen og forteller videre at de samtidig måtte fungere som sosialarbeidere. Arbeiderne ute på anleggene kom med sine små og store problemer og det var vanskeligheter med økonomien som var mest vanlig. - Vi satt og tellet alle pengene som skulle i lønningsposene og det var viktig å telle riktig slik at alt stemte når de var ferdige. Pengene ble nemlig lagt utover bordet og lagt ned i en og en pose av gangen. - Jeg husker en gang at kontrolløren fra Riksrevisjonen kom og skulle ha kasse-ettersyn da alle lønningspengene lå utover bordet. Da måtte han sitte og telle alle de småpengene og var ikke særlig blid for det. På våre utereiser hadde vi mange penger i bilen og det var slått opp på brakkeveggene hvilke dager som var lønningsdager og det gikk alltid godt, ingen ranere den gangen. På en dag hendte det at vi kjørte over 30 mil med lønningene i bilen. Når vi kom fram hadde det samlet seg masse ventende arbeidere, det var deres sosiale omgang på den tiden. Rolf Mathisen

har mye verdifull historie fra 1950-årene og framover som vi gjerne vil vite mer om, derfor blir nok ikke dette eneste samling. Vi er nødt til å få høre mer!

Grethe Foyn Jensen begynte i 1951 og var en av fire damer av tilsammen 18 personer. - Vi hadde et godt miljø den gangen selv om vi hadde utrolig stor respekt for våre overordnede, sier Grethe Foyn Jensen og legger til at de alltid sa De til hverandre. De brukte også alltid etternavn og damene ble tittelert med frøken og fru. - For meg så var det naturlig, det var slik det skulle være den gangen. Vi skulle ha respekt for de som hadde ansvaret og hadde viktige stillinger. Damene var pent kledd i skjørt eller kjole og mennene var alltid i slips og jakke. Det var en periode snakk om at damene skulle ha forkle på seg, men det ble avvist av damene selv.

En slik form for intervju var meget artig, de supplerte hverandre godt. Alle tre var aktive og deltok hele tiden. Men hver enkelt har mye mer å fortelle derfor har vi blitt enige om å samles en gang til over nyttår.

Sammenhengende salting høst og vår

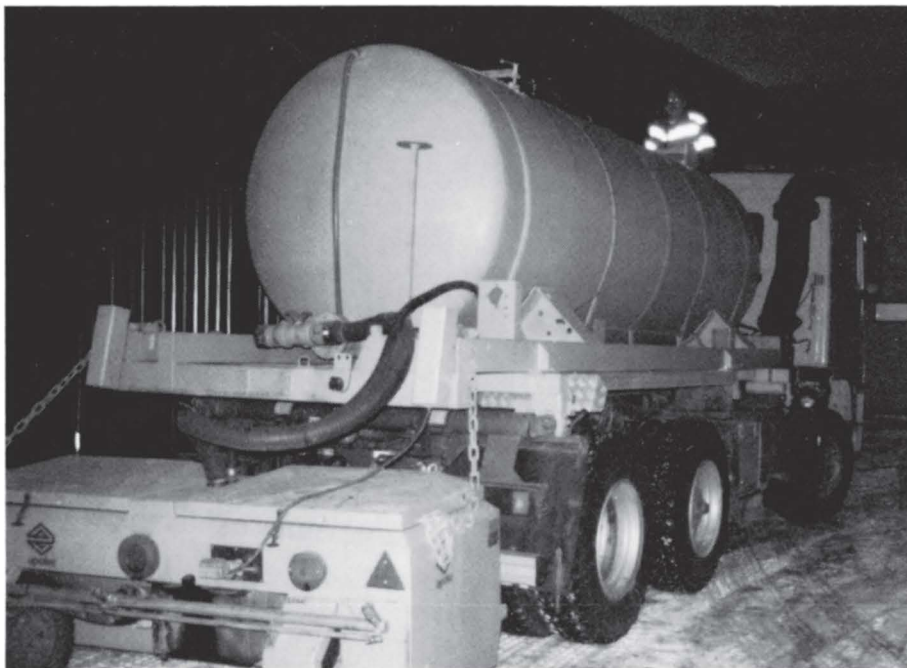
Saltingen legges om noe fra denne vintersesongen. De vegene som til nå har vært "flekssaltet" skal heretter saltes sammenhengende i overgangsfasene høst og vår og i mildværsperioder. Dette betyr at saltingen her skal opphøre når man begynner å ploge, og man får snøsale på veien. Dette betyr at viktige innlandsveger som Lågendalsvegen og Bispevegen skal ha vinterføre når snøen har lagt seg. For vegene nærmere kysten kan selvsagt saltingsfasene bli temmelig lange. Det blir ingen endringer i de vegstrekningene som blir saltet hele vinteren.

Erik Thomassen

Årsakene til endringen i strøpolitikken er flere, bl.a. de standardkravene som kommer til uttrykk i Vegdirektoratets håndbok 111. - I overgangsperiodene er det mange som kjører med sommerdekk og vi ønsker dessuten å redusere risikoen for ulykker på veger hvor fartsnivået er høyt, sier Finn Carlsen på driftsavdelingen. Det er også et ønske at forholdene skal være jevnest mulig på den mest trafikerte delen av vegnettet, og særlig der det er mange gjennomgangs- trafikanter uten lokalkunnskap. Gjennom salting ønsker man dessuten å legge forholdene best mulig til rette for en overgang til piggfrie vinterdekk.

Saltløsning og befuktet salt

Vi vil fortsatt i stor grad bruke saltløsning eller befuktet salt på vegene. Saltløsningen som består av 25% salt og resten vann, reduserer utlagt saltmengde med ca. 35%. Metoden brukes pre-



Fra fleksalting til sammenhengende salting i overgangsperioder på 245 km riksveger.

ventivt mot vegis og rim. Befuktet salt brukes før snøfall. I Vestfold er det totalt 1265 km riks- og fylkesveger. Av disse blir 205 km saltet hele vinteren, mens 245 km nå skal saltes i overgangsperiodene.

Færre høvler?

- Vi tar sikte på å anskaffe tre nye saltspredere for å komplettere det utstyret vi har og for å gjennomføre den nye strøpolitikk, sier Finn Carlsen. Totalt bør vi ha ni spredereheter hvorav vi selv vil kunne betjene seks. - Dette betyr at vi må jobbe videre med å benytte private kontraktører til utlegging av befuktet salt og saltløsning, sier Finn. Hittil er det bare på Svelvikvegen, riksveg 319, vi har benyttet oss av private.

Det vil bli nødvendig å investere i nye lagertanker for saltløsning på 30 kbm i Sande og på Ås. Driftsavdelingen mener imidlertid at man til gjengjeld kan redusere antallet veggøvler med 2 - 3 stk.

Saltrodene

I Vestfold vil følgende veger bli saltet gjennom hele vintersesongen 1992/93: E 18, riksveg 319 Buskerud grense - Svelvik - Sande, riksveg 315 fra Holmestrand - Gregersens sag, riksveg 310 Kopstad - Horten, riksveg 19 Horten - Tønsberg/E 18 Ås, riksveg 311 Kjær - Åsgårdstrand, riksveg 308 Tønsberg - E 18 Gulli, riksveg 312 Tønsberg - E 18 Sem, riksveg 305 innfarten til Sandefjord, riksveg 40 Elvevegen og riksveg 32 Steinsholt - Siljan.

I overgangsperiodene høst/vinter og vinter/vår vil følgende vegstrekninger bli saltet: Riksveg 32 Sande - Stua, riksveg 315 Holmestrand - Kronlia, riksveg 35 Ås - Kronlia - Sundbyfoss - Eidsfoss - Buskerud grense, riksveg 315 Sundbyfoss - Hvitvingfoss, riksveg 312 Semsbyen - Gravdal, riksveg 308 Tønsberg - Sundene, riksveg 309 Teie - Årøysund, riksveg 303 Larvik (Undersbo) - Sandefjord - Alonso, riksveg 303 Åsly - Auli, riksveg 311 Tønsberg - Åsgårdstrand,

riksveg 40 Lågendalsvegen, riksveg 301 Larvik - Grevle og riksveg 302 Veldrebakken - Søndersrød.

Tilpasning til Vegdirektoratets nye strøpolitikk

Vegdirektoratet har utarbeidet et forslag til ny strøpolitikk. I prinsippet er det denne vil tilpasse oss gjennom de endringene som nå foretas. Politikken legger opp til en tredeling av vegnettet. I overgangsperiodene skal riksvegene med ÅDT over 1500 ha friksjonsforhold tilsvarende det bare veger har under kjøring med sommerdekk. Dette forutsetter salting mot is og rim.

Om vinteren skal dessuten stamveger (som E 18) og andre viktige riksveger holdes bare gjennom salting, noe som forutsetter salting gjennom hele vinter-sesongen. For de andre riksvegene skal friksjonen ved oppbremsing med piggfrie vinterdekk være 0,35 eller bedre. Dette forutsetter ikke salting på snøføre, men under mildvær og på isføre.

Skepsis

Vegvesenet i Vestold uttrykte seg skeptisk til den nye strøpolitikken i høringsrunden. Praksis har vist at bruk av saltløsning ofte gir fuktigere vegbane enn det teorien tilsier. Dette skaper problemer for folk som ferdes langs vegen og på gang- og sykkelvegene som ofte ligger tett opp til riksvegene. Videre blir det relativt lange perioder med nedsmussing og tilgrising av bl.a. bilrutene, skilt og bygninger. - Vi mener også at saltet helt klart ikke er med på å bedre det estetiske bildet langs vegen, og vi stiller spørsmålsteget ved saltets innvirkning på naturen, sier Finn Carlsen. Det er også en kjent sak at fuktig vegbane gir en vesentlig økning i sporslitasjen. En vesentlig utvidelse av saltbruken vil slå ut i økte kostnader til bruvedlikeholdet.

Vegas årsmøte

Eiks klubbhus
fredag 13.11 kl. 1730

Dagsorden:

1. Årsberetning/oppmannsrapporter
2. Regnskap
3. Innkomne forslag
4. Budsjett
5. Valg

Vel møtt!

Styret

Vegas årsfest

Velkommen til årsfest
fredag 13. november kl. 1900
i EIK IFs klubbhus.

Vi kan tilby:

Gløgg

Middag m/tilbehør

Kaffe og kaker

Dans

Mr. Coffee break Geoff Collins
spiller dansemusikk for alle.

Pris pr. person kr 100,-

Påmelding til sentralbordet vegkontoret tlf. 033 71 700

Festkomiteen

Trafikksikkerhetskoordinatoren

Vi kunne har brukt mange slags titler på Lars Øygard. Den vi har brukt over er likevel den definitivt lengste, og illustrerer vel hvilken halsbrekkende oppgave enkelte mener han har tatt på seg. Lars skal gjøre det vi har prøvd på mange ganger før, men aldri helt fått til, nemlig å få aktørene på trafikksikkerhetsfronten både internt i etaten og utenfor den til å samarbeide. - Jeg går til jobben med ydmykhet og respekt, sier Lars. Statens vegvesen er breddfullt av kompetente folk på dette området.



Erik Thomassen

Lars Øygard har de siste seks årene vært opplæringsleder hos Adelsten, men før det var han trafikpedagog på vegkontoret, for øvrig den første i sitt slag hos oss. - Jeg hadde det veldig bra hos Adelsten, sier han, og jeg må si jeg av og til lurer på hvorfor jeg fant på å slutte. Men jeg syns det er meningsfullt, samfunnsnyttig og utfordrende å jobbe med trafikksikkerhet.

Lars understreker at han har stor respekt for de kunnskapene og den erfaringen som eksisterer med hensyn til fysiske trafikksikkerhetstiltak på vegkontoret. Men samtidig er det viktig at vi nå setter fokus på brukerne av vegsystemet. - Nøkkelen til å få eksterne samarbeidspartnere inn i et mer forpliktende samarbeid ligger hos oss selv, sier han. Først når vi kan presentere Vegvesenets trafikksikkerhetsopplegg som en helhetlig pakke, kan vi ha håp om å få andre med for alvor. TS-seksjonen må derfor ta et ansvar for å få vist fram det totale trafikksikkerhetsarbeidet i Vegvesenet. Det er viktig at vi på trafikant- og kjøretøyavdelingen tar ansvar m.h.t. internt tverrfaglig samarbeid. - Det blir ikke snakk om et enten-eller i TS-arbeidet framover, men et både-og, understreker Lars.

I tillegg til koordineringsoppgavene er

Lang tittel og krevende oppgaver for Lars Øygard, leder for Trafikant og kjøretøys nye trafikksikkerhetsseksjon og sekretær for Vestfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg.

Lars Øygard leder for den nyopprettede trafikksikkerhetsseksjonen på trafikant- og kjøretøyavdelingen. Den har bl.a. ansvar for det trafikantrettede trafikksikkerhetsarbeidet, ulykkesregisteret og -analyser, og sekretariatfunksjonen for fylkets trafikksikkerhetsutvalg (FTU). Tålmodighet mener Lars er et viktig stikkord i den situasjonen vi befinner oss i nå. De som skal være aktører i trafikksikkerhetsarbeidet må også være med å bygge det opp. - Vi trenger å føle at vi har en felles plattform, et felles idegrunnlag internt på seksjonen, understreker han. Deretter gjelder det å bygge opp det samme for hele etaten før vi kan satse på å få gjennomslag eksternt for det samme.

- Nå er vi på idedugnads-stadiet på TS-seksjonen, sier han. Vi må finne området vårt. Vi må få godkjenning for det vi vil satse på i systemet, sier han. Viktige områder som peker seg ut er: samarbeid, internt og eksternt, atferdsrettet kompetanse (herunder veiledning og tilsyn), videreutvikling og bruk av ulykkesregisteret. At målstyring blir sentralt er vel en selvfølge, men seksjonen ønsker også å satse mye på nytte/kost-vurderinger av de tiltakene som settes i verk. Her er det gjort lite på den trafik-

antrettede siden av TS-arbeidet. Samtidig blir det viktig å markedsføre trafikksikkerhetsarbeidet skikkelig.

Det skal lages en oppdatert handlingsplan for TS-arbeidet i 1993 og dette arbeidet er igang nå. Det har vist seg at deler av planen for årene 1990-92 på enkelte områder har vært litt for ambisiøs og derfor blitt en "frustrasjonsplan" for enkelte aktører.

Tverrfaglig TS-gruppe har blitt enige om at det er viktig å få utprøvd en kommunemodell der tverrfaglig og tverrfaglig samarbeid innen TS-arbeidet skal stå i sentrum. Borre kommune har sagt seg villig til å være prøvekommune i 1993. Her vil ulike samarbeidsmodeller og tiltak bli utprøvd med tanke på å gi idegrunnlag for andre kommuner i ny plan for perioden 1994-97. Vi ønsker å støtte Borre i en plan som kjennetegnes av enkle, konkrete tiltak, preget av mangfoldet fra mange TS-aktører - kort sagt arbeidsoppgaver som er lett å få synliggjort for de enkelte deltakerne.

- Det er nok kompetanse i systemet, sier Lars Øygard. Det vi trenger nå er å organisere og få folk til å trekke i samme retning.

Omlegging av Vestfolder'n?

Et utvalg som har vurdert intern-informasjon i Statens vegvesen Vestfold har lagt fram sin innstilling. Utvalget foreslår bl.a. at Mini-folder'n skal oppgraderes til et ukentlig nyhets- og informasjonsbrev til alle ansatte og at Vestfolder'n skal komme ut sjeldnere, men med bedre trykkteknisk og journalistisk kvalitet. Ellers legges det i utvalgets rapport stor vekt på at skriftlig informasjon bare er en del av intern-informasjonen, og man ber om at møterutinene styrkes og at vegsjef/ass.vegsjef og avdelingsledere også avholder møter på grunnplanet. Saken skal behandles på Leder møtet 11. november.

Erik Thomassen

I Statens vegvesen Vestfold har det skjedd mye på området intern-informasjon i løpet av de siste 20 årene. Utvalget peker likevel på at utviklingen har vært preget av tilfeldigheter. Først i de siste årene har det vært utviklet mål for området, og mye har vært overlatt til enkeltpersoners initiativ. Den gjennomgripende debatten om hva det skal informeres

om, hvordan og til hvem har aldri blitt tatt. Bevissthetsnivået har vært lavt, sier utvalget.

Utvalget foreslår følgende delmål for den interne informasjonsvirksomheten i framtida:

- Etatens ansatte skal til enhver tid ha et klart bilde av etatens mål og idè, ledelsens visjoner og policy, nåtidige og framtidige rammebetingelser og etiske normer for virksomheten og kommunikasjonen mellom ledelse og ansatte.

- Det skal legges opp til rutiner som sikrer og synliggjør to-vegs kommunikasjon mellom ledelse og ansatte.

- Etatens ansatte skal til enhver tid ha god kunnskap om planer og arbeidsoperasjoner som angår deres eget arbeidsfelt direkte eller indirekte, og kjennet til den øvrige virksomheten.

- Resultater skal synliggjøres på en slik måte at den enkelte føler seg delaktig.

- Det skal etableres faste rutiner for spredning av administrativ informasjon. Beslutninger som angår ansatte skal gjøres kjent så tidlig som mulig.

- Man skal synliggjøre at enkeltmenneskene og etatens sosiale liv er viktig for organisasjonen.

Rapporten er sendt organisasjonene til høring og vegsjefen vil avholde et møte med dem før saken kommer opp i ledermøtet. Utvalget har hatt følgende sammensetning: Erik Thomassen (leder), anleggssjef Karl Høiland, seksjonsleder Eva Monsen, Biltilsynet Larvik, oppsynsmann Gunnar Eriksen, maskin, formann Bjørn Flaatten, anlegg, regnskapsleder Marit Skudal og personalskonsulent Tore Solberg.

Utvalget foreslår at det legges opp til et møtesystem hvor alle ansatte får anledning til å møte vegsjef eller ass.vegsjef (en gang i året) og avdelingsleder (to ganger i året). Man foreslår også at de ansatte får anledning til å melde inn saker som ønskes tatt opp på møtet. I tillegg foreslår utvalget at det stilles krav om at alle ansatte skal ha anledning til å delta i møter med sin nærmeste overordnede minimum en gang i måneden.

Mini-folder'n foreslås omgjort til et ukentlig meldingsblad på to A4-sider. Samtidig skal man fortløpende vurdere overgang til "elektronisk avis", dvs. avis på dataskjerm med papirutskrift til de som ikke jobber på skjerm daglig. Utvalget mener at Vestfolder'n som en følge av dette kan legges om til seks-åtte utgivelser i året (nå:11) hvor det legges større vekt på kvalitet i trykk og journalistisk utforming.

Eventuelle endringer vil tidligst bli satt i verk fra 1. januar 1993.

Samarbeid med Natur & ungdom

Vegvesenet samarbeider med Natur & ungdom om et miljøhefte som vil bli distribuert i hele fylket i november. Heftet er på 16 sider, og en av disse inneholder et intervju med Camilla Skriung i miljøorganisasjonen.

I heftet informeres det om årsakene til miljøproblemene fra biltrafikken, hva Statens vegvesen gjør for å bedre miljøet og hva den enkelte kan gjøre selv for å redusere sin bilbruk.

Natur & ungdom og Statens vegvesen betraktes ofte som motpoler i miljø sammenheng. Hensikten med å invitere dem til å delta i dette prosjektet er å vise at dette ikke nødvendigvis er riktig. Selv om vi er uenig med dem i mye, har også vi interesse av å begrense trafikken og av at miljøet i minst mulig grad skal bli skadelidende.

I intervjuet sier Camilla Skriung - til tross for at hun dømmer alt som heter

vegbygging nord og ned - bl.a. følgende: "Vi vil også poengtere at Statens vegvesen Vestfold er noe for seg selv, sett i forhold til andre offentlige organisasjoner. De er ubyråkratisk og imøtekommende når det gjelder andres meninger om det de arbeider med. Derfor ser vi fram til å samarbeide med Statens vegvesen Vestfold i fremtiden." Hyggelig! Og en fjær i hatten for planavdelingen og alle som ellers har kontakt med miljøbevegelsen.

Miljøtunnel i supertempo



Minst hver tredje dag blir det støping på Miljøtunnelen. Her er arbeidet i gang med første seksjon av bunnplaten.

Miljøtunnelen på Sydoverveien er en dobbelt så stor jobb som Gjennestadmyra bru for anleggsgjengen i bruseksjonen. Brua på E 18 i Stokke er den største betongjobben vi har gjort i egenregi til nå. Miljøtunnelen skal være ferdig på like kort tid. - Dette er en veldig stor og krevende jobb for oss, sier Einar Lunde og Eivind Holtan til Vestfolder'n. Framdriftsplanen er steinhard. Det går i hundre hele tida.

Erik Thomassen

Hele vinteren gjennom skal det støpes hver tredje dag eller oftere på miljøtunnelen. I slutten av mai skal hele den 700 meter lange konstruksjonen stå klar med topplokk og bunnplate, klar for innredning. Fram til da skal alt klaffe, for denne jobben henger alle arbeidsoperasjonene nøye sammen og forsinkelser tåles ikke. - Planen er beregnet ut fra 750 kg armering pr. mann pr. dag, eller 18 tonn på tre dager, sier Holtan. Dette er en nor-

mal framdrift, og det er ikke lagt opp til to-skift eller overtid. I stedet er det leid inn jernbindere fra Norske Byggstål som skal jobbe på kvelden og natta.

Jobben på miljøtunnelen består i forskaling, armering og støping av topplata i 24 meters seksjoner. Utgraving av leira mellom tunnelveggene skjer også i egenregi med Leif Kihles gravemaskin i noe ombygd versjon. Så forskales, armeres og støpes det bunnplate i 12 meters seksjoner. Arbeidet på topplata ligger

hele tida et hakk foran arbeidet på bunnplata.

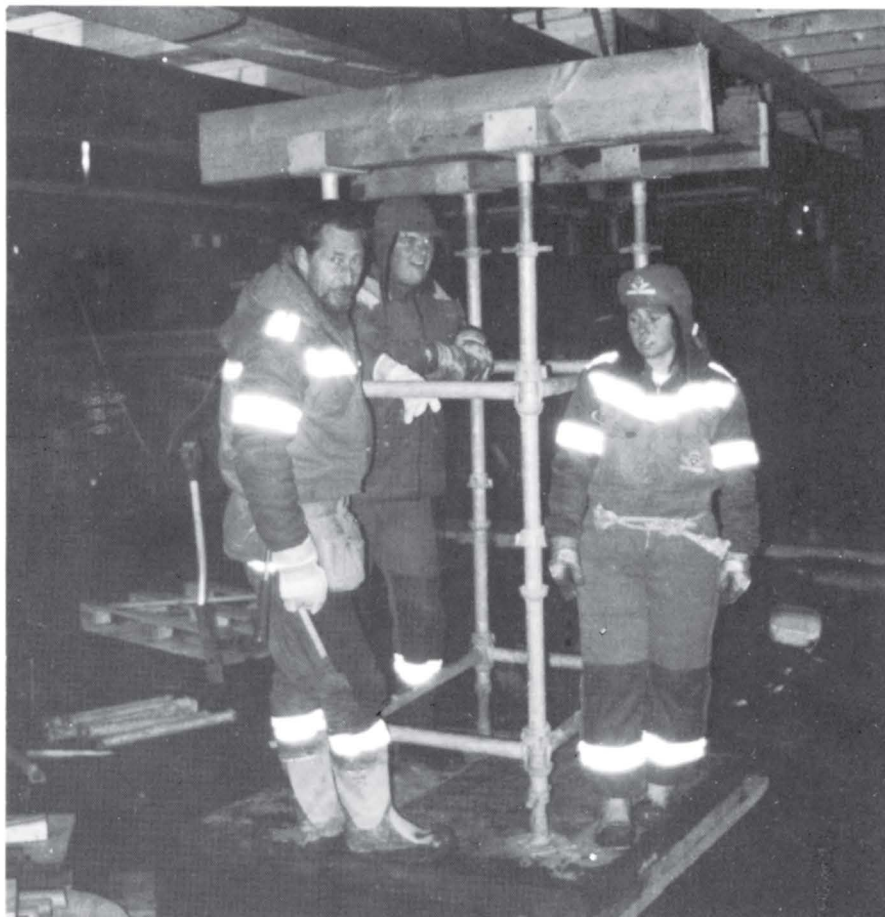
Den første topplate seksjonen er nå ferdigstøpt og da forskalingen ble fjernet kunne man konstatere et svært vellykket resultat. Arbeidet skjer ved hjelp av en egenkonstruert forskalingsvogn på 25 meter som skyves fram ved hjelp av en gravemaskin når man skal gå løs på en ny seksjon.

Hydrauliske jekker og pumper sørger for at hele vogna blir senket på likt. Vogna beveger seg på såkalte "panserruller" som hver kan bære en vekt på 15 tonn. Antallet panserruller er kraftig overdimensjonert for at vogna skal rulle lett. Når vogna belastes med armering og støp (i alt 300 tonn hver gang) står den på svære senkekiler.

Maskinavdelingen har spilt en viktig rolle i forbindelse med sveisingen og monteringen av vogna. Gutta fra Ås tar seg dessuten også av sveisingen av knekter og konsoller for skinnegangen til vogna. Vogna beveger seg på stålbjelker som er hengt opp på spuntveggene. Arbeidet med en forskalingsvogn til starter i nærmeste framtid. Fra 15. november vil man også jobbe med topplata fra nordenden av tunnelen. Etter jul skal det så jobbes på to stuffer, og framdriften i bunnen skal økes fra fire meter til seks meter pr. dag.

Da Vestfolder'n var på besøk i miljøtunnelen 28. oktober var man i gang med støpingen av første seksjon av bunnplata. På de tolv meterne går det med 50 kbm betong. Til dette arbeidet brukte man folk fra vegseksjonen, som for øvrig for tida har lånt inn to mann fra drifta i Sande.

Det største usikkerhetsmomentet framover er været. Får vi skikkelig vinter med mye frost og snø kan dette skape problemer for framdriften. For topplokets del vil man rigge til en teltvogn som kan dras over arbeidsstedet ved behov. Vogna må naturligvis ettertrykkelig forankres for ikke å ta av i nordavindsulingen. Inne i tunnelen er det viktig at temperaturen hele tida holdes over 0, ellers kan man få telesprengning i spuntveggene. Tunnelen vil bli tettet igjen



med presenninger og man vil bruke byggtørkere for å skjote på den jordvarmen som allerede er der. Når tunnelen er ferdig vil for øvrig veggene være fullisolerte slik at frost og tele da ikke vil være noe problem.

Forskaling og armering blir det mye av for Tor Opsahl (t.v.), Helge Sogn og Monica Ellingsjord. (over)

Brugjengen som spente tilskuere under støpingen.



Driftsutredningen: Flertallet satser på ett område



Et flertall på fem satser på ett driftsområde i Vestfold, med vegstasjon på Ås, i framtida. De tre fra utedriften ønsker å opprettholde tre.

Innstillingen fra gruppa som har vurdert antallet driftsområder i Vestfold i framtida foreligger nå. Flertallet i gruppa foreslår at man satser på ett driftsområde med vegstasjon på Ås. Dette forutsetter at Vervingen nedbygges til veggarsasje og utestasjon og at det bygges en ny veggarsasje og utestasjon i Holmestrand. Mindretallet ønsker å fortsette med tre områder som i dag og vil gjennomføre den planlagte utbyggingen av ny vegstasjon i Holmestrand. Rapporten skal nå ut til høring både hos de ansattes organisasjoner og i avdelingene. Senere kan det bli aktuelt med en ekstern høring. En avgjørelse vil ventelig bli tatt av vegsjefen i løpet av våren. Det er ikke aktuelt med oppsigelser.

Erik Thomassen

Flertallet består av utvalgets leder, driftsjef Nils I. Skjevik og medlemmene Finn Carlsen, Olav-Erik Krogstad, Morgan Eklund og Frank Larsen. Mindretallet består av Rolf Sommervik og representantene for de ansattes organisasjoner Kjell Jacobsen/Odd Eriksen og Øyvind

Lindseth. Dersom man satser på ett område, vil dette bli landets største driftsområde i kilometer veg. Ingen andre fylker har færre enn fire driftsområder. Flere har planer om reduksjoner, men noen steder har prosessen stoppet opp pga. sterk politisk motstand.

Argumentene

Flertallets hovedargumenter er at en samling om ett driftsområde vil gi bedre økonomistyring og bedre muligheter til å møte de skjerpede effektivitetskravene vi kan vente oss i framtida. En slik

løsning vil dessuten gi bedre utnyttelse av maskiner, utstyr og personell, mener man. Man vil dessuten stå bedre rustet til å møte framtidige organisasjonsendringer som f.eks. en større grad av spesialisering over fylkesgrensene. Viktig er det også at en satsing på ett område gir vesentlig lavere driftskostnader enn det en vil få om det må bygges ny vegstasjon i nord. Forskjellen ligger på nesten 3 mill. kr i året.

Mindretallet understreker at det er viktig med nærhet og kjennskap til lokale forhold og at dette i størst grad kan oppnås med tre områder som i dag. Denne ordningen gir bedre tilgjengelighet og service for trafikanten og andre brukere, og det gir større muligheter for samordning med Trafikant- og kjøretøy. Økt reiseveg for mange ansatte spiller også inn når man ikke kan anbefale en satsing på Ås.

Organisering

En satsing på Ås kan medføre at utedriften vil bli inndelt i seks rodelag samt spesialfunksjonen for skilt og oppmerking. Slik er det i alle fall utvalget har tenkt seg det. To roder vil dekke de folkerike områdene øst for E 18, to lag vil ta seg av E 18 (og riksveg 319) og to lag vil ta seg av indre Vestfold. Det vil bli tre driftsoppsynsmenn i linje under vegmesteren, hver med ansvar for to roder, og en oppsynsmann med ansvar for skilt og oppmerking. De øvrige ti oppsynsmennene plasseres sammen med tre kontoransatte i stab under vegmesteren. Det opereres så med en assisterende vegmester som skal samordne og lede arbeidet i staben.

Oppsigelser er ikke aktuelt, og utvalget regner ikke med at stort fler enn et par stillinger vil bli overflødige som følge av en omorganisering som den som foreslås. De eventuelle reduksjonene skal skje ved naturlig avgang. Foruten de to veggarasjene med salt- og sandlager og to-tre kontorplasser, ønsker man ute-stasjoner i Steinsholt og Foldvik. Det legges også opp til en mer utstrakt bruk av mobile brakker.

Økonomi

Det er ingen tvil om at økonomien har vært viktig for flertallets anbefaling. En satsing på Ås vil gi 2,2 mill. kr lavere kostnader årlig til faste bygninger og brakker enn det alternativet mindretallet går inn for. Man har da tatt hensyn til



Slutt på barnehagebesøkene? Effektivitet og økonomi skal veies mot lokal forankring og små enheters fordeler når avgjørelsen om antall driftsområder skal fattes.

utvidelser på Ås og ny garasje i Holmestrand med salt- og sandlager. I tillegg til dette vil man kunne spare 750.000 kr i lønnsutgifter, mens man må regne med en økning på ca 300.000 kr i reiseutgifter til og fra arbeid. Da er ikke reiser i arbeidstida tatt med. Man regner også med en mindre innsparing når det gjelder maskiner og utstyr. Totalt utgjør forskjellen mellom flertallets og mindretallets alternativer ca. 3 mill. kr årlig.

Utvalget har også vurdert en løsning med to vegstasjoner; på Ås og Verningen, og summarisk også Ås og Holmestrand. Den førstnevnte løsningen gir økonomisk god uttelling, men har i utvalgets vurderinger kommet dårlig ut på de andre områdene. En satsing på Ås og Holmestrand er helt uaktuell.

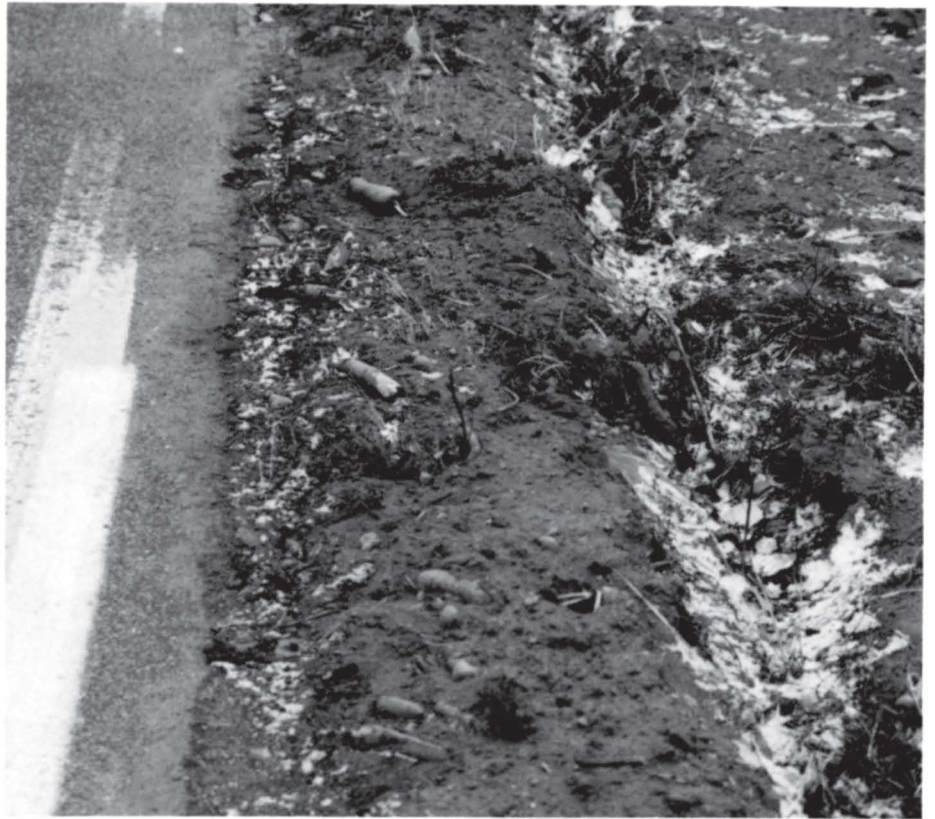
Trivsel og konkurransevne

Dagens ordning med tre områder ble innført i 1978. Før den tid hadde man

fem områder hvor hvert område ble ledet av en vegmester og en oppsynsmann. I perioden 1963 - 1968 var det i Vestfold hele sju driftsområder med en oppsynsmann i hvert. Det er ingen tvil om at hovedårsaken til den stadige reduksjonen i antallet er ønsket om spesialisering og effektivisering. Spørsmålet mange vil stille er om man nå går så langt på denne vegen at organisasjonen mister sin smidighet og evne til å tilpasse seg lokale forhold. Man vil også stille spørsmål ved mulighetene til å skape en trivelig arbeidssituasjon både for vegtjenestemennene og - kanskje særlig - for oppsynet med den organiseringen det legges opp til. Dette må i tilfellet veies opp mot det ønsket alle utvilsomt har om å gjøre driftsavdelingen så effektiv og konkurransedyktig som mulig. Nå kan debatten for alvor slippes løs.....

Det hellige land

Hvor ligger det hellige land? Jo, det er det areal som ligger mellom en veg og eiendomsgrensene mot vår nabo. Hvorfor er dette land hellig? Jo, det er en kjent sak at dette arealet som eies av Vegvesenet brukes av naboen uten at det får noen konsekvenser for han. Han kan til og med pløye igjen grøfter, pløye bort deler av vegskulderen og avle korn, poteter og gulrøtter inntil asfaltkanten uten at vi reagerer. Gjerder kan vår nabo også sette opp nærmere veg enn i eiendomsgrensene uten problemer. Hvorfor har vi det slik? Vi kan takke oss selv, for vi har aldri "giddi" å følge opp våre eiendomsgrensener og påtalt grenseovertrødelser på en konsekvent måte. I de tilfellene enkelte nyansatte har prøvd seg på oppfølging, så har de snart merket at de ikke har den nødvendige ryggdekning. Kanskje er det en og annen som har bjeffet litt, og sendt et brev. Oppfølgingsbrev av krassere karakter er konsekvent holdt igjen av avdelingslederne, for det går jo ikke an å sende ut noe som kan irritere et godt naboforhold. Om vi ønsker en forandring må vi begynne å følge opp alle gamle og nye grenseovertrødelser og konsekvent avvise all virksomhet som pågår på våre eiendommer uten at det uttrykkelig er gitt tillatelse til det. Som en parentes kan jeg nevne at en nabo av min far i Stokke foretok seg noe på jernbanens eiendom uten tillatelse. Hva var konsekvensen? Jo, jernbanen plasserte en vaktmann på stedet (alle timer i døgnet) helt til alt var bragt tilbake til sitt utsprungelige leie og hele regningen på vakthold og utbedring ble sendt den som hadde prøvd seg innenfor jernbanens område. Slik er det



Grønnsakdyrking o.a. på vegvesenets grunn må påtales. Nå må vi gripe fatt i disse problemene, skriver Audun Nordbotten i denne artikkelen.

ikke hos oss. Der kan det pløyes og avles fritt helt inn til asfaltkanten og det er kjent av de fleste. Skal vi gjøre noe med dette må vi begynne å hevde våre eiendomsgrensener. Dette kan gjøres ved at vi bruker kantklippemaskinene våre og suksessivt kutter bestående vegetasjon (inkludert grønnsaker) lengre og lengre ut til vi kommer til eiendomsgrensene eller så langt ut som vi anser det nødvendig for å ivareta investerte midler i vegkroppen. Igjenpløying av grøfter og skadeverk på vegkroppen må påtales

og erstatningskrav reises umiddelbart. Jo før vi begynner, jo før vil vi ha orden og respekt for våre eiendomsgrensener. Det sies at dette er en jobb for vegmestrene i utdriften, men det hjelper lite å være barsk ute når det ikke er ryggdekning inne. Kanskje burde vi vurdere å forlange erstatning for skader på vegområdet og inndrive beløpene, eller kanskje vi fortsatt skal la humla suse. Det er jo det enkleste.

Audun Nordbotten

Vestfold Vegarbeiderforening

Årsmøte onsdag 25. november 1992
kl. 18.30 på Sandefjord Motorhotell,
Fokserød.
Vel møtt.

100% bartedekning på trafikkseksjonen?

Arbeidet med årsplanen pågår for fullt. Vi har i Vestfolder'n i dette nummer lest at planavdelingen dette året har kjørt et eget opplegg når det gjelder akkurat årsplanarbeidet. Under arbeidet har det vært en god del snakk om % plandekning i vegplanperioden. Følgende kommentar kunne registreres: "- På trafikkseksjonen har vi 100% bartedekning de dagene Aage og Wenche er borte."

Sikring av utstikkende gjenstander på våre anlegg

Våren 1985 opparbeidet Vegvesenet i Aust-Agder en gang- og sykkelveg hvor det bl.a. ble brukt en stålkulvert. Boltene til stålkulverter kan monteres med hodene på boltene enten ut- eller innsiden til kulvertveggen. I det aktuelle tilfellet ble boltene montert på innsiden med boltene stikkende ut forbi mutteren, slik at de som ferdes gjennom kulverten ville kunne treffes av enden av boltene dersom de skulle falle mot kulvertveggen.

Yngvar Pedersen

En syklist kolliderte inne i kulverten og falt av sykkel og ble skadet. Hun hevdet at hun falt mot en slik bolt og at skaden skyldtes dette.

Staten ble frifunnet i saken, og retten la til grunn at ulykken skyldtes hennes uforsiktede sykling på gal side av sykkelbanen, samt at det ikke var bevist at hun falt mot noen av boltene. Hun kun-

ne like godt ha falt mot kulvertveggen uten å ha truffet noen bolt, og hun kunne ha fått skaden ved fall mot bakken. Det var heller ikke påregnelig ved monteringen av kulverten at slik skade kunne skje, og praksis i landet mht. montering var forskjellig.

Retten kommenterte likevel monteringsmetoden, og så det prinsipielt slik at montering av ulike former for trafikale innretninger bør monteres slik at faremomentene blir så få som mulig, idet hensyn må tas til hvilken sikkerhetsmessig effekt man oppnår målt imot de ulemper som man påføres, for eksempel mht. monteringsarbeidet. Retten kunne ikke se at det var noe holdbart argument mot å montere boltene med hodene ut at dette var tyngre. Vegvesenet forandret etter ulykken på boltene slik at hodene stakk ut mot publikum og ikke enden av boltene. Retten sa om dette at selv om dette ikke kunne tolkes som en erkjennelse av ansvar, indikerte det i hvert fall

at etaten mente at kulverten kunne ha vært sikrere.

Lærdommen av denne dommen må være at selv om vi ikke nødvendigvis får rettslig erstatningsansvar for det vi gjør, så bør vi i størst mulig grad likevel hindre at ting stikker ut som kan skade publikum. Det går en grense et sted for når erstatningsansvar inntre, og vi bør holde oss så langt unna denne grensen som mulig. I denne saken gjaldt det enden av bolter. Det kan like godt dreie seg om utstikkende armeringsjern og andre spisse gjenstander. Slike ting bør sikres ved merking, plasthylser eller annet så skader unngås.

HMS-hjørnet



Denne spalten er ment som et informasjonssted for HMS-arbeidet i Statens vegvesen Vestfold. HMS er en forkortelse for Helse, Miljø og Sikkerhet.

Spalten vil bli skrevet av verneleder og vil ta opp aktuelle emner og temaer som han arbeider med. Forslag og synspunkter kan du ringe inn på tlf. 033-71756 eller sende pr. post.

Utprøving av mer miljøvennlige avfettings- og rengjøringsmidler

Vegdirektoratet har satt igang utprøving av avfettings- og rengjøringsmidler i alle landets fylker. Med miljøvennlige produkter er det tenkt på produkter som hverken skader bruker eller det ytre miljø. Yrkeshygieniker Lien i Vegdirektoratet har vurdert 203 forskjellige produkter. Av disse er det 31 produkter som skal prøves i praksis.

Vi skal i samarbeid med Buskerud og Telemark prøve ut tilsammen 10 produkter fra tre produsenter. Disse produktene vil omfatte: kjøretøyvask, avfettingsmidler for verksteder-delevask, avfettingsmidler for innendørs rengjøring. Utprøvingen vil vare fra midten av november i år og fram til midten av mars neste år. Erfaringene skal samles i en rapport som Vegdirektoratet skal ha ferdig 1. april 1993. Hos oss vil utprø-

vingen styres av Wilhelm Berg og Verneleder. Hvem som skal prøve ut de forskjellige produktene er ennå ikke avgjort. Det vil bli laget et vurderingsskjema som brukerne skal fylle ut for hvert produkt.

Vi vil med utprøvingen få en oversikt over produkter som både er hensiktsmessige og ivaretar miljøet.

Martin Pedersen

Det skjer i november

Maskinsentralen melder:

Ny anropskatalog (internt samband og telefon) revideres. **Endringer meldes til Gunnar Eriksen før 1. desember!!**

Feiebil 526-04 engasjeres i forsøksprosjekt sammen med Statens vegvesen Telemark: Høytrykkspyling med oppsuging av spylevann/slam på prøvestrekning Vallermyrene. Formål: Bedret friksjon, mer synlig vegmerking.

Anleggsavdelingen:

Sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy:

Arbeidene i Slagenveien fortsetter. Vi opparbeider sykkelfeltet fra byen mot Heimdal. Dersom værgudene står oss bi håper vi å slutføre høyre side i november.

Rv 19 Stenmalen:

Busslommene ved handelsgymnaset er anlagt. Vi fortsetter med steinsetting på vestsiden av veien.

Rv 19 Horten sentrum:

Arbeidene i Storgata avsluttes for året.

Rv 305 Sandefjord:

Bygging av rundkjøringen i Tempokryset utføres i stort tempo.

Rv 19 Horten - Borre, Miljøtunnelen:

15. november starter oppbyggingen av støpevogn nr. 2 fra nordre ende av miljøtunnelen. I syd støpes lokk (betongtak) og bunnplate på miljøtunnelen.

Røssesund bru:

Her forskales, armeres og støpes resten av betongkappen på østre bufundament. Arbeidet er undervannsarbeider.

Andre arbeider:

Rekkverk. Nødvendig justering mot brufugene foretas med spesialmasse.

Driftsområde 2:

Bygging av gang-/sykkelveg langs Rv 19 ved Åskrysset. Fv 525 bygging av tre busslommer i Ramnes. Fv 525 fortsatt hugging, rensk og skifting av stikkrenner mellom Ramnes - Askjer. Fv 520 fjellarbeid/sprenging mellom Sem - Tori. Fv 531 løfting av vegkrysset Klokkeråsen Fv 531/465. Pisking. Vintervedlikeholdet har startet. Skiltvedlikehold/reparasjon.

Biltilsynet:

Åpen dag 7.11.92: Dekk, førerkortutstedelse m.m. Arbeidsøkt vedr. årsplan - 93, på kveldstid 5.11.. Biltilsynet foretar veiledning i FASE 2, glattkjøring i Hof. Kjøreskolene tar i bruk nytt undervisningsutstyr (bevegelig hindre).

Vi gratulerer

65 år:

Asbjørn Hansen, 7. november

Arne Dammen, 25. november

75 år:

Aksel Sannes, 26. november

Velkommen

Rune Tjade, oppsynsmann drift, dekkelegging

Eva Preede, landskapsarkitekt, plan

Ståle Skudal, praktikant anlegg

Endring av arbeidsområde:

Øystein Ludvigsen, prosjektleder E 18 (vikar)

2 år fra 1.10.1992

Norma Enes, EDB drift fra 1.10.1992

Astrid Barkost, kasserer fra 1.10.1992