

Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 11, 19. årgang, 4. desember 1992

Egenregidriften blir egen enhet?



Egen divisjon under Vegdirektoratet eller utskilling som aksjeselskap/statsforetak venter trolig anleggsdriften og konkurransemaskinene.

Holler-utvalget legger fram sin innstilling til sommeren. Blant de viktigste spørsmålene utvalget drøfter er forholdet mellom Vegvesenets forvaltningsansvar og "entreprenør"-virksomheten vår : anleggsarbeid i egen regi, visse vedlikeholdsoppgaver og biltilsynets hallkontroller. Mye tyder på at anleggsdriften, strukturelt vedlikehold og konkurransemaskindriften blir skilt ut som en egen divisjon eller et statsaksjeselskap.

Side 18 - 19



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
033 71 704/705



Magnetkort og
kode fra 15.12
Side 5



Populært
biltilsyn
Side 12 - 13

For lite salt!
Side 6 - 7

La oss bygge jernbane også!

Vegsjefen konkluderte som kjent med at det ikke var noen grunn til å se nærmere på en samordnet utbygging med jernbanen i nordre Vestfold. Like fullt har NSB store og spennende planer for Vestfoldbanen. Fram til 2005 regner man med å investere over 5 mrd. kr. på strekningen fra Drammen til Skien. Her blir det arbeid for mange. Kanskje også for oss?

Nå mangler vi forsåvidt ikke arbeidsoppgaver i vegsektoren i årene som kommer. I alle fall om vi nå - etter alle vidervedighetene - kan komme i gang for fullt i nordfylket. Når jeg likevel synes vi skal satse på å bli jernbanebyggere også, så er det fordi vi er bedre skikket enn de fleste til å gå løs på den utfordringen utbyggingen av dobbeltsporet høyhastighetsbane i Vestfold vil være.

NSB har ikke bygget jernbane på 30 år. Og det er det forsåvidt ingen andre i Norge som har gjort heller. Mens vi bort fra "toppdekket" av skinner og andre installasjoner, så er ikke en jernbanestrekning noe annet enn en veg rent anleggsmessig. I Oslo bygger Statens vegvesen nye tunnelbanestrekninger for Oslo Sporveier. Slik sett er det bare naturlig at Staten slipper til sin ekspertise på området når arbeidet skal i gang på jernbanefronten i Vestfold. Og ekspertisen det er oss.

Egenregikalkyler har vist at vi på mange områder er fullt ut konkurransedyktige med private entreprenører. Det er å håpe at myndighetene gir Statens vegvesen anledning til å regne på deler av jernbaneprosjektet når det kommer i gang for

alvor. På de mange betongkonstruksjonene burde vi f.eks. ha gode muligheter til å komme godt ut.

Det vi er best på tror jeg likevel er prosjektadministrasjon. Med mange byggeskandaler i friskt minne, er dette kompetanse som vi ikke har for mye av her i landet. Jeg tviler på om noen vil kunne slå oss på dette området. Erfaringene fra de siste motorvegprosjektene og andre større og mindre vegprosjekter viser klart at vi har folk og systemer som kan styre både tidsbruk og økonomi på en glimrende måte. Dette er ressurser som Staten som byggherre bør satse på å utnytte.

Holler-utvalget vurderer for tida Vegvesenets framtid. Sentralt i betraktningene står produksjonsvirksomheten vår. Er det nødvendig eller effektivt at Statens vegvesen har egenregidrift, spør man seg. (Og entreprenørene rister energisk på hodet i bakgrunnen). Jeg tror at det er en klar sammenheng mellom våre gode resultater som prosjektstyrere og egenregidriften. Kompetanse utvikles nettopp i samspillet mellom disse to oppgavene. Bl.a. av denne grunn er det viktig at egenregidriften opprettholdes.

I stedet for å fjerne eller nedbygge egenregidriften bør altså Staten satse på å utnytte den kompetansen som bl.a. er utviklet gjennom egen anleggsdrift i prosjekter andre sektorer. Med de planene som nå foreligger, vil vi ha nok å gripe fatt i på jernbaneområdet, men egentlig burde heller ikke andre offentlige oppdrag være en umulig tanke for Vegvesenets anleggsdrift i årene som kommer.

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Postboks 2004, 3103 Tønsberg, tlf. 033 71 704/05

Redaktør: Erik Thomassen

Journalist: Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsrådet:

Irene Enerud,
Stein Erichsrud,
Tore Kaurin,
Per Arne Nilsen,
Kristin Sande

Trykk: Horten Print-Shop, Opplag: 750

Over ett år er gått siden Kjell Opseth var på befaring i nordfylket. 1. desember fikk han tilleggsvurderingene han har bedt om. Lander han på vegsjefens anbefaling, eller går han igjen sine egne veger?



Hva nå i nordfylket?

1. desember ble tilleggsvurderingen vår om E 18 i nordre Vestfold overlevert til samferdselsminister Kjell Opseth. En kortversjon av rapporten skal være delt ut til alle ansatte. Vegsjefens anbefaling til Opseth var som kjent å stadfeste Vegdirektoratets hovedplanvedtak basert på en fire-felts utbygging. En veg utbygd parallelt med jernbanen vil ha trafikk- og miljømessige fordeler, men ikke så store at de kan forsvare høyere kostnader, en utsettelse av prosjektet og ny planprosess.

Erik Thomassen

Spørsmålet er: hva skjer nå? Statsråden har tidligere vist at han går sine egne veier og ikke er redd for å ta en strid med lokale interesser eller Vegvesenet, om han finner det nødvendig. Mange tror øyensynlig at løpet nå er kjørt, men de skal være klar over at rapporten vi nå har levert fra oss også inneholder gode argumenter for andre konklusjoner enn den Vegsjefen valgte å trekke. Vektlegger man anderledes, kan resultatet også fort bli et annet.

Det som imidlertid synes klart er at en veg parallelt med ny Vestfoldbane langs sjøen ikke er et så godt prosjekt som noen på forhånd har hevdet. Et slikt anlegg blir kostbart og samordningen med NSB blir ikke bare enkel. NSB vil også måtte endre sine prioriteringer for å få en slik samlet utbygging til.

Det viktigste med den rapporten som nå blir lagt på statsrådets bord, er at vi nå har en samlet framstilling av hele denne kompliserte saken der alle (eller de aller fleste) argumenter er undersøkt og sammenstilt. Det er ikke så enkelt at det finnes fasitsvar på spørsmålet om hvor

en ny E 18 i nordre Vestfold skal ligge. Svaret vil variere etter hvilken vekt en tillegger de ulike argumentene. Nå er vi imidlertid kommet dit at man ikke uten videre kan slynge ut påstander i den ene eller andre retningen. Forhåpentligvis bidrar dette til at striden blir mindre opphetet, og debatten mer saklig enn den har vært til nå.

Mange vil nok mene at denne samlede oversikten kommer temmelig sent. Kombinasjonslinjen ble tross alt lansert allerede i 1976.

Takk

Takk for oppmerksomheten i anledning min 70-årsdag.

Arnfinn Opsahl

Takk for innsatsen!

Vi kan nå i hovedtrekk anse oss ferdig med omorganiseringen og ominnredningen av vegkontoret. Vi har nådd målene og har fått et godt resultat. Prosessen har vært krevende, men også givende for de som har deltatt. Gjennom dette arbeidet er det lagt et grunnlag som vi kommer til å få mye glede av i årene fremover. Vi har lært at forandring også er positivt og bringer frem nye ideer, tanker og ressurser, med andre ord gir mulighet for ny utvikling.

Jeg føler selv at jeg har gått glipp av en viktig erfaring for det videre arbeidet og er full av beundring og takknemlighet for den innsatsvilje og det pågangsmot som er lagt for dagen. Hjertelig takk til alle som har vært involvert.

Noen er selvfølgelig mindre fornøyd enn andre med prosessen eller utfallet av den. Det er i så fall noe vi bør ta alvorlig og se om det er noe å gjøre med. En effektiv organisasjon er avhengig av at alle trives. Det betyr bl.a. at vi som er ledere må sette av mer tid til åpen kontakt med medarbeiderne. For min egen del vil jeg satse mye på å forbedre meg på dette området i året som kommer.

1993 blir på mange måter et krevende år. Stikkord som KRØSUS, trafiksikkerhet, miljø, E18, Transportplan Tønsberg/Nøtterøy, NVVP sier en god del om krav og forventninger som stilles til oss.

Årsplanarbeidet som nå er under avslutning, vil bl.a. avdekke om vi har ressurser til et så høyt ambisjonsnivå som vi nå legger opp til. Det kan være at noen oppgaver må nedprioriteres eller legges om. Målstyringsarbeidet har ikke bare vist seg enkelt til nå. Planavdelingen har imidlertid på en lærerik måte gjennomført opplæring i medvirkningsbasert årsplanlegging. Også på andre avdelinger har det vært jobbet aktivt og godt med årsplanen. Dette er erfaringer som også kan komme godt med når vi skal organisere og gjennomføre det kjempeløftet KRØSUS vil være for deler av etaten.

Kvalitetssikring er et annet viktig stikkord for virksomheten fremover, og dette gjelder ikke bare de tekniske delene av jobben vi gjør. Amerikanerne snakker om TQM (Total Quality Management). På godt norsk må dette bli TKL, Total KvalitetsLedelse. I 1993 har vi som mål å få klarhet i begrepene, bestemme oss for hva vi vil

legge inn i kvalitetssikringen og gjøre et opplegg for hvordan innføring og opplæring skal gjennomføres.

Også i denne sammenheng er vår styrke og vår garanti for et godt resultat at vi er en samlet veg- og vegtrafikketat med høy kompetanse på mange områder og et nært samarbeide med andre organer, både faglige og politiske. Vi håper og tror at Hollerutvalget vil legge stor vekt på å bevare den kvalitet og helhet som er bygd opp og utviklet i Statens vegvesen både sentralt og i fylkene.

1993 blir på ingen måte noe kjedelig år. Store oppgaver venter og med den innsatsvilje som er lagt for dagen i året vi nå snart går ut av, er det ingen grunn til å tro at vi ikke skal mestre dem. Ja, faktisk vil jeg si at innsatsviljen enkelte ganger er for stor. Det er viktig både for den enkelte medarbeider og for virksomheten som helhet at vi finner den rette ballansen i forholdet mellom arbeid, hjem og fritid. Blir en av disse grunnsteinene for dominerende i tilværelsen vår, blir vi lett sårbare. Den enkelte må sammen med sin leder finne fram til en god måte å takle dette forholdet på. Dette er også en form for kvalitetssikring.

"Hvordan kunne jeg vite at dagene som kom og gikk var selve livet?" er et ord som jeg synes passer bra nå når jula står for døra og året ebber ut. I stedet for hele tiden å skue fremover mot nye utfordringer og nye mål, bør vi sørge for å glede oss over det vi opplever og det vi utretter underveis. Enten det nå er i arbeid, i fritid eller i hjemmet.

Takk for god innsats og godt team-arbeid i 1992. Og god jul til alle våre ansatte og pensjonister.

Johan Lepperød

Denne måned:
Vegsjef
Johan
Lepperød

Adgangskontroll fra 15. desember

Tirsdag 15. desember innføres det adgangskontrollsystem på vegkontoret. Alle som har sitt arbeid i bygget vil bli utstyrt med magnetkort og kode. I arbeidstiden klarer man seg imidlertid med det første. Koden må først brukes om man vil inn i bygget utenfor arbeidstid. - Vi merker vel alle en hardning av tilværelsen omkring oss, sier Arnfinn Bentzen. Kontrollen er nødvendig for å sikre de verdiene som er i bygget.

Erik Thomassen

Desiste årene har det vært to innbrudd på vegkontoret. I tillegg har det fra tid til annet forsvunnet lommebøker og andre småting. - Foreløpig har vi vært forskånet fra de store tyveriene av datautstyr som man bl.a. har opplevd i Buskerud og Akershus. Med overgangen fra terminaler til pc-er blir vi langt mer interessante for kjeltringer som er ute etter lett omsettelig gods.

Systemet som innføres er konsesjonsbelagt. Det vil si at tillatelsen til å installere det gis på visse vilkår. Bl.a. får vi ikke lov til å ta ut opplysninger om hvem som har passert uten at både kort og kode er benyttet. Dette vil i praksis si at kun innpasseringer etter arbeidstid kan etterspores. Det forutsettes imidlertid at basen ikke benyttes annet en når det har oppstått en situasjon som gjør dette berettiget (tyveri, innbrudd osv.).

Døra mellom Torvhallen i Kremmerhuset og vegkontorets 2. etasje vil bli stengt i forbindelse med innføringen av adgangskontrollsystemet.



- Vi merker vel alle en hardning av tilværelsen omkring oss, sier Arnfinn Bentzen. Fra 15. desember innføres det nytt alarmsystem, magnetkort og koder ved vegkontoret.

Det vil heretter bare være mulig å komme inn gjennom resepsjonen og kjelleren. Resepsjonen vil være primærinnegang i arbeidstiden, kjelleren utenfor arbeidstid. Besøkende til bygget vil være henvist til resepsjonsinngangen. Dette betyr at folk som kommer fra f.eks. veg- eller biltilsynsstasjonene og parkerer i kjelleren, må ut av huset for å gå inn hovedinngangen. I resepsjonen vil det ellers bli lagt ut besøksprotokoll på

samme måte som i Vegdirektoratet og på andre vegkontor.

Arnfinn ser ikke bort fra at det kan bli innkjøringsproblemer, men systemet er fleksibelt og kan tilpasses etterhvert som vi vinner erfaring. Ved falske alarmer i arbeidstiden vil det bli sendt ut beroliggende meldinger over et nytt høytalersystem. Utenom arbeidstid vil alle alarmer gå direkte til Securitas. Systemet koster 250.000 kr å installere.

For sent ute med salt på E 18?



Trailersjåførene som ferdes på E 18 gjennom Vestfold mener vi er for sent ut med saltingen. Jan Ferner fra Tønsberg (bildet) vil ikke gå ut med noen kritikk av Statens vegvesen Vestfold, men mener at vi må tidligere ut på veien og samtidig ber han om bedre samarbeid mellom Statens vegvesen og yrkessjåførene.

- Dere salter for sent, sier trailersjåførene Vestfolder'n har snakket med etter at vi leste i Østlands-posten 29. oktober i år der trailersjåfør Nils Terjesen fra Arendal gikk ut med sterk kritikk av saltingen på E 18 i Vestfold. Han påstod at Aust-Agder og Buskerud byr på helt andre forhold på E 18 enn Vestfold gjør.

Jorun Sætre Bringaker

I Østlands-posten 29. oktober i år kunne vi lese i en reportasje fra E 18 at trailersjåførere gikk ut og kritiserte Statens vegvesen Vestfold for altfor dårlig salting.

Denne sterke kritikken bør tas meget alvorlig, derfor har

Vestfolder'n vært ute og snakket med 10-11 trailersjåførere for å høre om dette er den generelle oppfatning blant yrkessjåførene som ferdes langs E 18 i vårt fylke. I Øp var det spesielt en sjåfør som hadde uttalt seg meget kritisk, Nils Terjesen fra Arendal. Han påsto bl.a. at Aust-Agder og Buskerud fylke hadde helt andre forhold, der var det ingen problemer på E 18 i snøvær og på glatt vegbane.

Vi reiste til Furulund kro for å finne noen representanter for denne yrkesgruppen og håpet å få høre hva slags oppfatning de har av vintervedlikeholdet på E 18 gjennom Vestfold. Vi traff seks-syv sjåførere der de satt og pratet over en kaffekopp.

Artikkelen fra Østlands-posten hadde vi med og viste fram i det vi spurte om den kritikken som stod der var berettiget. - Dette var sterk kost, sa en av dem, så ille er det slett ikke. Hvis vi sammenligner Vestfold med andre fylker langs

kysten så er ikke Vestfold verre enn noen av de andre. - Men, sa sjåfør Jan Ferner fra Tønsberg, dere er ofte litt for sent ute. Hvis vi kjører nedover ca. kl. 05 om morgenen opplever vi ofte glatte og usaltede veger, men kommer vi litt senere er det saltet og vegene er helt perfekte. Men også Vegvesenet i andre fylker kan også bli tatt på senga, særlig under de første snøfallene på høsten. Videre sier Jan Ferner at bl.a. Aust-Agder har et bedre samarbeid mellom trailersjåførene og vegstasjonene. Sjåførene ringer inn og forteller hvilke strekninger som er glatte osv. Her i Vestfold har jeg på følelsen at vi ikke blir tatt på alvor. Ellers vil han og de andre si at de sjelden har noe å klage over når det gjelder vegene i Vestfold.

- Salt må vi ha, sier Ferner videre, piggdekk er bannlyst hos oss. Vi håper ikke det er noen diskusjon om E 18 skal saltes eller ikke. Det blir protester fra oss hvis det er tanke om å slutte med saltingen. De' gir oss en trygghetsfølelse ja, men det er også et "must".

De mente også at når Statens vegvesen Vestfold har gått ut med informasjon om at det blir saltet på E 18, da skal også vegen være saltet til enhver tid, selv om natta. - Vi kjører ofte

sent om kvelden, om natta og tidlig om morgenen. Det bør ikke være noe forskjell når på døgnet vi kjører, dere har da beredskap, sier de videre. Men skjønner at det kan være problemer ved stort snøfall.

Vestfolder'n gjorde også en runde nedom fergekaia i Horten, der hadde de bare godt å si om E 18. De var av samme oppfatning som de vi hadde snakket med tidligere. De mente at vi kom for sent igang, det tar for lang tid før det blir saltet. Men de ville benytte anledningen til å nevne at spesielt Tomsbakken, fra krysset ved Sem kirke til riksveg 19 er blitt meget bra, der blir det godt saltet, men saltingen på Hortensvegen var de ikke fornøyd med. Da særlig strekningen fra E 18 og nedover forbi Nykirke til Horten. Der går det mye tungtrafikk og det trengs en oppstramming av saltingen på denne strekningen, mente de.

Hva er egentlig grunnen til at vi i Vestfold er litt senere ute med saltbilen enn de andre fylkene. Vi har nevnt i en artikkel i Vestfolder'n tidligere under intervju med de som kjører saltbilen at rodene er for lange. Kanskje det er dette problemet som gjør seg gjeldende, eller er det utstyret det er noe galt med? Hva kan vi gjøre med dette?



- Vi svensker er ikke så kjent med hvilke vegstrekninger dere salter, da må man være mer lokalkjent, sier en svensk trailersjåfør til Vestfolder'n. Men E 18 vet jeg blir saltet og det har alltid vært bra når jeg har kjørt der, sier han videre.

Ny visuell profil for Statens vegvesen

For første gang i Statens vegvesens mer enn 125 år lange historie har vi nå fått klare bestemmelser for hvordan vi skal se ut. Fra og med dette nummeret er Vestfolder'n lagt om for å tilfredsstille kravene i håndbok 170 "Visuell profil". Tydeligst er det vel at vår nye hovedskrifttype Frutiger er innført i titler og ingresser. I dette nummeret kan du også lese om Biltilsynets nye kjøretøy, vårt første i ny design. I løpet av neste år vil kjøretøyene våre ett etter ett få ny "make-up", og designprogrammet kommer også til å sette sitt preg på brevpapir, konvolutter, skilter, publikasjoner, arbeidstøym.m.

Erik Thomassen

- Vi vil at profilprogrammet skal gi et riktigst mulig bilde av Vegvesenet både når det gjelder hvem vi er, hva vi kan og hvordan vi utfører arbeidet vårt, skriver tidligere vegdirektør Eskild Jensen i forordet til profilprogrammet. Mange vil kanskje tvile på at synsinntrykket av Vegvesenet, fra arbeidstøy til brevpapir, kan påvirke omdømmet vårt. Det er resultatene som teller. Likevel er det vel mye sannhet i det gamle ordet at "klær skaper folk".

Vegvesenet blir sett at tusener hver dag, men svært ofte blir vi sammenblandet med andre offentlige etater og private entreprenører. Et hovedpoeng med



Statens vegvesen

Vestfold

Driftsavdelingen

Slik skal det være i framtida. Etatsmerke skal enten være i fargene gult, rødt og svart eller som her i svart/hvitt. Og ikke på noen andre måter. Teksten skal være i Frutiger etter nøyaktige spesifikasjoner, og kan plasseres til høyre for eller under merket.



Statens vegvesen

Vestfold

profileringsprogrammet er nettopp å få en slutt på dette. Når Vegvesenet synes, ser folk også hva vi gjør. Gjennom klar visuell profilering i alle sammenhenger får vi vist bredden i etatens arbeid, vi får vist arbeidsoppgavene våre og vi får vist hvem vi er. Og vi får vist at vi gjør en god jobb.

- Et enhetlig, funksjonelt og pent profilert Vegvesen gir inntrykk av orden, effektivitet og en imøtekommende holdning overfor publikum. Det er i samsvar med dens samfunnsrollen Vegvesenet ønsker å ha og som etaten som helhet arbeider for å fylle, skriver Eskild Jensen og fortsetter: Den visuelle profileringen av Vegvesenet må fra nå av være med i alt vi gjør. Etter hvert skal alt omformes i samsvar med profileringsprogrammet og gi Vegvesenet et nytt og mer offensivt preg.

Fargene spiller en viktig rolle. Profilprogrammet viderefører Vegvesenets to hovedfarger - gult og rødt. Guldfargen blir en aning friskere enn den vi har brukt til nå, men ingen biler eller maskiner skal omlakkeres. Ny farge innføres ved nyanskaffelser. I tillegg brukes grått på skilt, mens Biltilsynets kjøretøyer skal skille seg ut fra etatens øvrige gjennom at dekorstripen der blir blå og ikke svart

Arbeidstøyet fortsetter med det utseendet det har nå, men nytt etatsmerke og etatsnavn i korrekt utførelse innføres ved nybestillinger. Etatsnavnet skal i alle sammenhenger skrives i skrifttypen Frutiger (selv om det blir en del overgangsløsninger pga. at denne skrifttypen ikke ligger inne i de laserprinterne vi bruker til utskrivning av brev o.l.) Frutiger ble opprinnelig

utviklet til bruk på skilt på Charles de Gaulle - flyplassen i Paris. Skriftypen er spesielt velegnet til denne typen bruk. Tilsammenhengende tekst, f.eks. som den du nå leser, skal det brukes

andre skriftsnitt. (Denne heter Palatino).

Ansvar for at vi i framtida følger design-programmet blir lagt i linja.

Det foreligger forslag om at info skal koordinere, svare på spørsmål og ha oppsyn med at programmet følges. Saken vil bli behandlet i ledermøtet før jul.

Ny bil - ny design



Biltilsynet har fått egen bil og den er Vestfolds første dekorert med Vegvesenets nye design. - Den skal bidra til et bedre service-tilbud til publikum, sier f.v: Magnus Bøie, Thorleif Holm-Olsen og Martin Visnes som stolt viser fram nyanskaffelsen.

Biltilsynet har fått egen bil, og som den første i Vestfold er den dekorert i Vegvesenets nye design. - Denne nyanskaffelsen betyr først og fremst et bedret service-tilbud til publikum, sier biltilsynssjef Magnus Bøie. Bilen utstyres bl.a. med ekstra batterier, batterilader og spenningsomformer til 220 V til bruk på avgasskontroll-utstyret. Ellers er det lagt opp til datakommunikasjon via mobiltelefon som gjør det mulig å holde kontakt med Autosys ved utekontroller.

Erik Thomassen

Bilen er en Mercedes Benz 310 D med 95 hk dieselmotor og fem-trinns gear-kasse. Den har ti sitteplasser og kan påmonteres markise på høyre langside for å gjøre forhold-

dene triveligere både for publikum og biltilsynets folk. Motorkasse og gulv er ekstra støyisolerert av samme grunn.

Biltilsynet vil bruke bilen ved kontroller og ved informasjonsvirksomhet og dessuten vil den bli brukt i forbindelse med følging av dispensasjonstransporter. Til dette siste formålet er den utstyrt med lyskasser foran og bak og gule varsellys på taket. I lyskassene kan det settes skilt som varsler lang eller bred transport. Ved annet bruk vil skilt med etatsmerket og "Biltilsynet" være å finne her.

Bilen er oppbygget ved Kar-nor as i Holmestrand etter Vegvesenets spesifikasjoner. Den er dekorert i tråd med etatens nye profilprogram. Dette medfører bl.a. blå/hvite skråbånd med teksten Biltilsynet innmontert. For etaten for øvrig vil skråbåndene være svarte/hvite og uten tekst.

NSB i 200 km/t gjennom Vestfold



NSB legger nå fram planer for en dobbeltsporet høyhastighetsbane til rundt 5 milliarder kroner gjennom Vestfold. Får de det som de vil - og mye tyder på det - kan reisetiden mellom Oslo og Larvik være redusert fra 2 timer til 14 minutter til 1 time og 21 minutter i 2008. Folk i Tønsberg kan klare seg med en time på toget før de er i hovedstaden, til Porsgrunn kommer de på drøye halvtimen. Fylkesdelplanen som nå presenteres skisserer opp et Vestfold hvor næringsliv og bosetning knyttes sammen med næringstunge områder i nord og syd og gir grunnlag for betydelig vekst og tilflytting.

Erik Thomassen

NSB regner med en trafikkøkning på 180% fram til 2010, og mange av passasjerene vil tidligere ha kjørt bil. Nye beregninger gjort i forbindelse med E 18 - utredningen viser ellers at veksten i regionen som følge av

veg- og jernbaneinvesteringene og de forbedrede reisemulighetene, vil gjøre at det også skapes mye ny biltrafikk. På den måten blir avslatningseffekten på vegsystemet heller liten. For Vegvesenet er det ellers in-

teressant at alle planoverganger vil bli fjernet i forbindelse med moderniseringen. Noe annet skulle vel også bare mangle når man tar i betraktning at det legges opp til en dimensjonerende hastighet på 200 km/t utenfor de stør-

ste byområdene. Dette medfører en kurveradius på hele 2,4 km.

Sande vegstasjon blir Sande stasjon?

Allerede nå til våren vil Vest-

foldbane-prosjektet være i gang gjennom den samordnede utbyggingen av jernbane og motorveg fra Eik til Gutu. NSB har planer om å fortsette gjennom Sande fra Åshaugen og fram til Holm nok så umiddelbart etter dette, men dette avhenger helt av om vi må inn i en ny runde med samordnet veg og jernbaneplanlegging i området. Sande stasjon vurderes flyttet 100 meter mot vest i forhold til dagens beliggenhet. Dermed havner vi ved Sande vegstasjon, som altså står for fall. Dobbeltspor fra Eik og fram til Holm (bortsett fra et kort stykke ved Galleberg i første omgang) vil i seg selv løse en del av de krysningproblemene NSB nå har i rush-tida. I rapporten pekes det for øvrig på at mens det maksimale antall tog som kan framføres på strekningen med dagens standard er tre i en retning med ett i motsatt retning i timen, vil man med dobbeltspor kunne føre fram 10 - 20 tog i timen i hver retning.

Tog til Nøtterøy?

Etter Sande står Tønsberg-området for tur for NSB. Også her er det dagens krysningproblemer som bestemmer prioriteringen. Forholdene ved Tønsberg er i dag ellers spesielle med den over fire km lange sløyfen gjennom byen. Bygger man ny linje over (eller mest sannsynlig under) Nøtterøy og Vestfjorden til Stokke, kan man spare fem kilometer til en kostnad av rundt 430 mill. kr. NSB vil gå inn for en slik løsning som medfører at trafikken fra nord vil bli ført inn på det som i dag er sydgående linje fra Kjelle. Fra stasjonen vil jernbanen gå i tunnel under byen og under Kanalen til Teie, hvor det i framtida kan bli lokalstasjon. Arbeidet i Tønsberg-området

skal etter planen i gang allerede i 1995.

Stasjon ved ny 306

I Holmestrand tar NSB sikte på å beholde dagens stasjon, selv om plattformer og spor må endres. For å unngå å komme i for sterk konflikt med bebyggelsen i Holmestrand sentrum må man gå raskt inn i en tunnel syd for stasjonen. Her vil man trolig legge beslag på nordre del av Holmestrandtunnelen. Syd for byen følges nå værendelinje forbi Nykirke. Nord for Skoppum er det aktuelt med en større kurveutretting. Ellers tenker man seg å gå vest for nåværende linje og flytte stasjonen på Skoppum ned til nye riksveg 306. Man foreslår også å døpe om stasjonen til Borre - Horten. Fra Adal forbi Barkåker mot Kjelle blir ulike omlegginger vurdert. Nye traseer kan her komme i konflikt med boligområdene på Barkåker, pekes det på. I et eventuelt fremtidig lokal togopplegg tenker man seg for øvrig stopp både på Nykirke og Barkåker.

Stasjon på Torp

Det kan bli aktuelt med stasjon på Sandefjord lufthavn Torp, men denne må i så fall ligge på østsiden av rullebanen hvor den kan komme i konflikt med Forsvarets interesser. Ny terminalbygning er som kjent nettopp bygget på vestsiden av flyplassen, og det er planer om ny fylkesveg fram til denne.

I Sandefjord beholdes dagens trase gjennom byen. Traseen har dårlig geometri, men større endringer er vurdert å være uaktuelle på grunn av konflikter med

bebyggelse. Problemet i dette området ser i første rekke ut til å være nærføringen til Gokstadhaugen. Mellom Sandefjord og Larvik og i Larvik vurderes forskjellige alternativer. Felles for hele prosjektet er at den stive kurvaturen gjør at det er vanskelig eller nærmest umulig å styre unna konflikter med kulturminner, bygninger og andre bevaringsverdige miljøer. Hvilket utslag dette vil gi på planprosessen gjenstår å se, men det er godt mulig at NSB vil få mindre problemer på dette området enn det Vegvesenet gjerne har, nettopp fordi mulighetene til å gå utenom er så små.

Direkte til Eidanger

Dagens trase mellom Larvik og Eidanger går i en stor bue langs Farrisom Oklungen. Her er det store muligheter for innsparinger ved å gå rett fram i tunnel. Mellom Larvik og Porsgrunn kan reisetiden på denne måten reduseres fra 31 til 13 minutter.

Det kan også bli aktuelt med en tilknytning til Sørlandsbanen gjennom ny linje fra Gren-

land til syd for Kragerø. I dag går som kjent Sørlandsbanen over Kongsberg og Bø. I så fall vil vi i framtida også få fjerntog fra Kristiansand og Stavanger kjørt over Vestfoldbanen, blant annet med nattog-tilbud.

I utredningen nevnes også en forbindelse over Horten - Moss som en interessant mulighet i et lengre perspektiv. Om man tenker seg dette som et kombinert veg- og baneprosjekt, eller i stedet foren vegforbindelse er ikke klart.

NSBs planer for Vestfold er spennende lesning. For fylkets del vil en utbygging gi store muligheter. Hele Oslofjord-området vil kunne bli ett arbeidsmarked når prosjektet er gjennomført, og vekstimpulsene vil være sterke. Og med den goodwill jernbanen nå opplever, er det neppe noen grunn til å tvile på at dette prosjektet vil bli gjennomført. Med erfaringene våre fra langdryge vegplan-prosesser i bakhodet, er det likevel fristende å ta tidsrammen som angis med en god klype salt.

Nytt trimtilbud: SQUASH!

Vi prøver å dra i gang en squash-gruppe i Vega. Har du lyst?

Ring Ulf Haraldsen,
tlf. 033-71831

Åpen dag hos Biltilsynet:

- KØ utenfor lenge før dørene åpnet!



Den åpne dagen som Biltilsynet arrangerte 7. november ble en suksess. Mange vil ha sjekket bilen sin før vinteren setter inn for alvor. Kontroll av avgass, bremses, lys og dekk var noe av det som ble sett på den dagen. Her ser vi Jo Mathisen forklarer Grethe Sivertsen fra Ringshaug hvordan få fjernet dugg på innsiden av lykteglasset.

Åpen dag hos Biltilsynet 7. november viste seg å være et populært tiltak. Det var kø utenfor inngangen lenge før dørene ble åpnet, og det var jevnt sig hele dagen. Dette gjelder for alle tre stasjonene i fylket og Biltilsynets folk var meget fornøyde med dagen.

Jorun Sætre Bringaker

Lørdag 7. november arrangerte Biltilsynet i Vestfold åpen dag på alle tre stasjonene. Alle ansatte stilte positivt

opp både i hallen og ved skranken inne.

Ved stasjonen i Tønsberg stilte de første bilene opp tre kvarter før dørene ble åpnet. De første i køen var stort sett pensjonister, men det ble god blanding på publikum i løpet av dagen. Det var servering av vafler og kaffe, noe som er populært ved slike anledninger.

- Dette gir meg en trykthetsfølelse, sier en eldre dame til Vestfolder'n. Selv om det ikke er noe spesielt galt med bilen min så er dette et fint tiltak, det koster så mye å få sjekket dette på et verksted. En annen dame fikk informasjon av

Anton Asbjørnrød om hvordan hun skal kontrollere sine piggdekk. Det var altfor lite pigger i dekket og det var på plass med en liten anbefaling om å bytte dekk.

Ved denne "kontrollen" ble det ikke skrevet ut noen mangellapper, bare gitt gode råd til bileieren hvis noe var galt. Men stort sett var det bra standard på de bilene som var gjennom kontrollen.

Temaer som piggfrie dekk kontra piggdekk ble det stilt spørsmål om. Avgassen ble målt, bremses og lys kontrollert.

- Det er tydelig at det er behov for slike dager, sier Thorleif Holm-Olsen ved biltilsynet i Tønsberg. Ved en slik åpen dag er det alltid vanskelig å beregne hvor mange som kommer, men denne gangen har det gått over all forventning, sier han videre. Vi måtte skaffe mer vaffelrøre for vi kjøpt altfor lite. De ansatte både inne og de i haller er positive og stiller opp. Publikum spør og er meget interessert og vi svarer og gir gode råd. Vi gjør ingen reparasjoner, men vi hjelper til så godt vi kan, sier Holm-Olsen som er meget godt fornøyd med dagen. En slik markedsføring av Biltilsynet er positiv og med en god informasjon i lokalpresse ved annonser o.l. vil folk benytte seg av dette tilbudet.

Ved Biltilsynet i Horten var de også meget fornøyd med oppslutningen. Også der var det kø utenfor før de åpnet dørene. Harald Ouff sier til Vestfolder'n at de bare har fått positive tilbakemeldinger fra bileierne. Her var standarden på bilene veldig variert. Noen hadde endel mangler og ble informert om det, og andre igjen hadde helt strøkne biler.



- Her er det litt for få piger, sier Anton Asbjørnrød til Elsa Johansen, som synes den informasjon hun fikk om dekk var god og forklarte at hun benyttet seg av dette tilbudet fordi det gav henne trygghet.

Etter det Vestfolder'n har fått inntrykk av fra alle tre stasjonene har det vært fullt hus overalt, og alle sitter igjen med

inntrykk av at publikum benytter seg av dette tilbudet.

Også i Horten var det full pågang hele dagen. Her er det John Christensen som forklarer en interessert bilist litt om hva som er kontrollert og hvordan det gikk.



Leserbrev

Leserbrev

Antall driftsområder forhåndsbestemt?

I de dokumenter, samtaler, av formell og uformell karakter som svirret rundt i systemet i 1990/1991 i forbindelse med omorganiseringen av vegkontoret, lå det hele tiden som en undertone at driftsavdelingens utedrift måtte sees på og slås sammen til en enhet. Dvs. at det på forhånd var bestemt at utedriften skulle organiseres som en enhet om det ikke var vesentlig tunge momenter som talte for å opprettholde flere enheter. Nå er det alltid slik at endringer i våre systemer krever medbestemmelse på en demokratisk måte. Det er da vanlig å skille mellom flertallsdemokrati og skinndemokrati. Ved flertallsdemokrati er det flertallet som avgjør. For at dette flertall skal være habilt forutsettes at de er valgt av andre enn de som ønsker et spesielt resultat. Skinndemokrati innebærer at det på forhånd er bestemt hvordan utfallet av en sak skal bli, men at det er nødvendig å kjøre en prosessutredning hvor alle får lov til å uttale seg. På forhånd er det laget et mandat som styrer prosessen mot det ønskelige resultat. Det er ofte nødvendig å sørge for at flest mulig av de som er med i prosessen er forhåndsprogrammert til å følge forslagsstilleren, og det oppsatte mandat. På denne måten kommer det inn mange ensrettede og flere sprikende argumenter. Dette gjør det lett for en som styrer prosessen å si at her må det skjæres igjennom og så beslutter han/hun akkurat det som i utgangspunktet var bestemt. Ansatte, og særlig de nye som er i systemet, blir trillet helt rundt uten å forstå hva som egentlig hendte.

Ser vi på forholdene ett eller tre områder, så er det klart at det er mulig å operere med såvel ett som tre områder på en effektiv måte. Det er hele tiden et spørsmål om koordinering, og om å få folkene med seg på det som skal foregå. Det er tydelig at driftsledelsen som har vært inne har klart dette, jevnfør sprik i utedriftens standard dokumentert i referater fra komiteen. Det vi nå håper på er at en vegmester i utedriften skal være

bedre til denne oppgaven enn de som har vært i innedriften. Det skulle ikke forundre meg mye om så er tilfelle.

I referatene fra den gruppe som skal utrede antall områder står det en hel del bra, bra om mål, styring, økonomi, personalutvikling osv.

Jeg har gått igjennom oppsettet for personalet og arbeidsoppgaver og må si jeg er blitt ganske rystet. Personer som tidligere hadde vekslende, utordrende oppgaver blir til de grader bås plasserte i staber. Jeg håper at jeg aldri vil falle så dypt at jeg i en stabsfunksjon kun skal stelle med å planlegge vinterberedskap og kontrakter for vinterarbeider. Flesteparten av de andre er plassert i lignende staber kommer til å kjede livet av seg, og resultatet blir liten trivsel, lav arbeidsmoral, og dårlig utført arbeid. Forslaget vil også på dette punkt være i konflikt med arbeidsmiljølovens paragraf 12. Arne Ebeltoft skrev i sin bok "En jobb å by mennesket" omtrent følgende: Underordnede i ensformige, snevre og innholdsløse jobber har som oftest ledere i overordnede, utfordrende og rikholdige jobber. En bedre jobb til den ansatte ville kunne medføre privilegier til det lederskiktet som skal bestemme. Og bukker som spiser havresekker er sjelden kjent for sin gavmildhet. De spiser havren selv.

Det er klart at noen få vil få nye og utfordrende oppgaver, men disse er i sterkt mindretall og kan ikke på noen som helst måte oppveie de øvriges innsnevrede arbeidsområde.

Audun Nordbotten

Leserbrev

La oss få vannhullet tilbake!

Husker du de gode gamle dagene på vegkontoret? Den gangen vi så hverandre nesten hver eneste dag? I den trange, lille, rare ekspedisjonen med posthyllene. Vannhullet vårt, der det alltid var mennesker å treffe. Og utenfor satt sentralbordmennesket som sentrum i jobbtilværelsen for de fleste. (Litt for sentral følte hun seg nok fra tid til annen).

Nå har vi modernisert vegkontoret, og alt har blitt veldig bra. Lyse trivelige kontorer, fellesrom, kjøkkenkroker med kaffetraktere og kjøleskap, resepsjon som kunne være en storbank verdig i 1986. Flott kunst på veggene (og merskal det bli). Nye kontormøbler. Telefoner med så mange spesialfunksjoner og knaster at man må ha kurs for å bruke dem. Postombæring.

Jada, her burde det være trivelig for alle. Og enda triveliger skal det bli med ny kantine og trimrom, og adgangskontrollen med kort og koder kommer vi helt sikkert til å overleve. Men vi savner en ting: **hverandre**. Vi ser ikke snurten av hverandre lenger. Jeg drømmer meg tilbake til den trange, lille, rare ekspedisjonen bak sentralbordet med Auduns epler og hyggelig prat over siste nytt fra den ene eller andre fronten.

De har det ikke greit de som begynner på vegkontoret i dag. Kanskje blir de geleidet rundt i etasjene en gang noen uker etter at de har begynt. For å hilse på folk som de kanskje ikke vil se igjen før til julekaffen.

Noen setter sin litt til en ny, trivelig, moderne kantine.

La oss håpe at denne forbedringen kan få alle kontorpiserne til å bli sosiale. La oss håpe. For bedrer ikke dette sirkulasjonen i bygget, kommer det miljøet mange av oss har satt så stor pris på, til å dø en stille død. At det skjer i vakre funksjonelle omgivelser er selvfølgelig et lyspunkt, men i denne sammenheng blir det en mager trøst.

Nei, la oss få Vannhullet tilbake. Kutt ut postombæringen! Samle kassene i et dertil egnet møte- eller fellesrom. Sørg for kaffe og ferske aviser! La oss ha det litt hyggelig igjen i mursteinsblokken i Stoltenbergsgate.

ertho

Leserbrev

Årsmøte med attføring på dagsorden

Årsmøtet i Vestfold Vegarbeiderforening onsdag 25. november hadde et foredrag av Conny Johansson, leder av attføringscenteret i Rauland, som sak på kveldens dagsorden. Foreningen er interessert i å få belyst temaet attføring og flere stiller seg spørsmål om hvorfor ikke vi har attføringsutvalg i Statens vegvesen Vestfold.

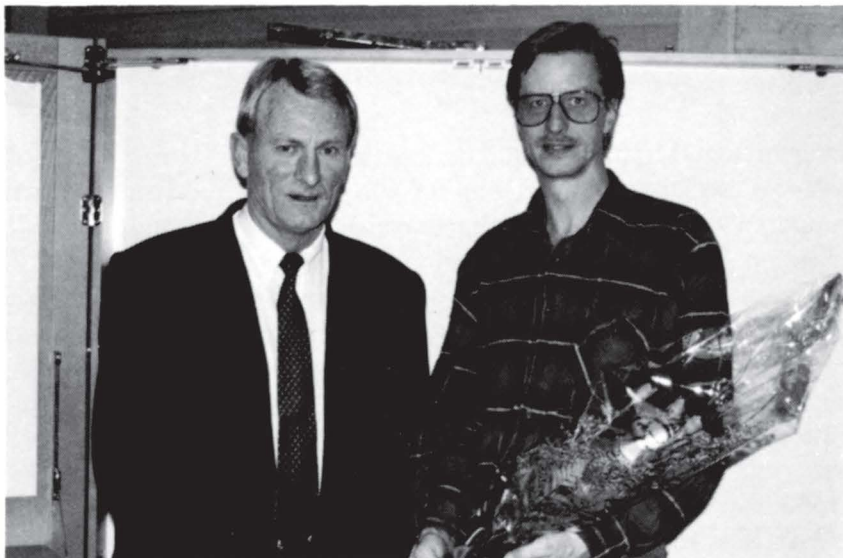
Jorun Sætre Bringaker

AIR, Attføringscenteret i Rauland A/S, ligger i naturskjønne omgivelser i Telemark og har plass til ca. 50 klienter. AIR har som mål yrkesmessig attføring. Ved hjelp av fysiske aktiviteter og behandlingstilbud ønsker de å bedre funksjonsevnen med sikte på å gjenvinne og beholde arbeidsevnen.

Vestfold Vegarbeiderforening vil ha temaet attføring fram i dagen og mener Statens vegvesen Vestfold bevisst må jobbe med dette i tiden framover. De stilte seg også spørsmål om hvorfor ikke Statens vegvesen Vestfold har attføringsutvalg og ble enige om å ta dette opp.

Attføringsleder Conny Johansson stilte velvillig og positivt opp til en times foredrag på foreningens årsmøte. Johansson har tidligere drevet med attføring i Oslo i 10 år. I sitt "tidligere" liv jobbet han som gruvearbeider.

Klientene som får behandling på Attføringscenteret er både kvinner og menn i alle aldre og med forskjellige typer lidelser. Størst prosent er de som har muskel-/skjelettsykdommer, rygglidelser, mentale lidelser, hjerte- og karsykdommer og fibromyalgi. Motivasjon er viktig i denne behandlingsfor-



Conny Johansson (t.h.) får overrakt blomster av formannen i Vestfold Vegarbeiderforening Bjørn Sørli som takk for god informasjon om Attføringscenteret i Rauland.

men, og folk blir informert og får kunnskap om det som feiler dem. Klientene blir delt inn i grupper bestående av 5-6 personer, og det blir gitt tilrettelagt undervisning for alle grupper.

De som kommer inn har en gjennomsnittlig sykemelding bak seg på ca. 10 måneder, og det tas sikte på en tilbakeføring til arbeidslivet etter endt behandling. Og denne behandlingen er et tiltak utover det som det lokale hjelpeapparatet kan tilby og er et ledd i den lokale attføringen.

Kriterier for inntak til senteret er utarbeidet i samarbeid med Rikstrygdeverket som i sin helhet dekker oppholdet. Klientene må være selvhjulpne når det gjelder de daglige gjøremål. Søknaden til senteret må være fylldig med følgende momenter: diagnose, sykemeldingslengde, begrensninger i nåværende arbeidssituasjon, klientens arbeidstilknytning, tidligere attførings tiltak og resultat av disse, aktuell attføringsplan, klientens økonomiske ytelser i attføringsperiode, ansvarlig for oppfølging av attføringsopplegg ved hjemkomst og klientens motivasjon.

Samtidig med søknaden må det innhentes garanti fra det lokale trygdekontor. Innsøkende instanser er hovedsakelig primærleger, bedriftsleger, attføringsutvalg, arbeidskontor, sykehusavdelinger og trygdekontor.

Bjørn Sørli takket Conny Johansson for god informasjon og overrakte blomster. Samtidig poengerte han dette med attføring, hvor viktig det er å ha et godt tilbud å gi folk etter et lengre sykdomsfravær og motivere til å komme tilbake i jobb.

Av saker ellers på årsmøtet kan nevnes utdeling av forbundets gullmerke til Jan E. Eggar, Roald Johansen, Hans Thv. Kittelsen. Ikke til stede: Johnny Haugerød, Aage Nilsen, Ragnar Solum, Thorolf Sørensen og Georg Uhlmann. LO's 40 års merke til Georg Kirkevold og Kristian Pedersen.

Til slutt var det valg og Bjørn Sørli fortsetter som formann, Hans Thv. Kittelsen nestformann og Irene Enerud som sekretær. Styremedlemmer: Svein Svensvik, Ragnar Bergan, Allan Kristiansen og Gunnar Moen.

Sysselsettinga for anlegget i -93:

Mer enn nok, eller for lite arbeid?

- Det er stor usikkerhet knyttet til sysselsettingssituasjonen for anlegget og anleggsmaskinene fra neste høst, sier anleggssjef Karl Høiland til Vestfolder'n. - Det er ikke penger det står på, men planer og beslutninger, legger han til. Totalt disponerer vi 265 mill. kr over anleggsbudsjettet neste år. Så mye har vi aldri brukt på ett år før. I 1992 har vi investert 150 mill. kr i veganlegg i Vestfold.

Erik Thomassen

Usikkerheten skyldes i første rekke manglende avklaring på E 18 i nordfylket sør for Gutu. Får vi en stadfesting av Vegdirektoratets fire-felts vedtak, kan vi i beste fall være i gang med masseuttak i liene vest i Sande til høsten. Med et to-felts vedtak må det ny detaljplanlegging til, og da vil vi tidligst kunne gå sørover fra Gutu i -94. Uten fire-felts vedtak for nordfylket kan det bli aktuelt å be Samferdselsdepartementet om å få omdisponere midlene for 1993 til strekningen Fagerholt - Hobekk (ved Vassbotn) i gamle Brunlanes. Det vil i så fall bli anleggsstart her i august neste år.

Arbeidet på E 18 Eik - Gutu vil starte i januar. Her skal det bygges fire-felts motorveg og dobbelt-sporet jernbane parallelt. Vi vil ha ansvaret for jernbanen opp til nivået 20 cm under villene. Arbeidet vil starte med tilførselsvegen Gutu - Bergsenga. På Bergsenga skal det i første omgang bygges bru over jernbanen. - En komplisert oppgave



Uten fire-felts-vedtak i nord kan sysselsettinga bli vanskelig til høsten for anlegget.

pga. lav høyde over kjøleledningen og stor togtrafikk, sier Høiland. Tre - fire mann knyttes opp til dette anlegget. Man fortsetter deretter med selve motorvegbrua på Bergsenga og arbeid i E 18 - traseen med drenering, masseuttak osv.

Anlegget Eik - Gutu ligger dels i Buskerud og dels i Vestfold. Anleggsledelsen for de to vegkontorene og NSB vil bli samlokalisert på felles rigg ved Skoger stasjon eller på Eik. Den endelige organisasjonsformen er ikke helt klar.

- Bruseksjonen vil vinteren i gjennom være tungt inne på byggingen av miljøtunnelen på riksveg 19 - anlegget i Horten, sier Høiland. Betongarbeidene vil være avsluttet her i mai. Til sommeren og utover høsten vil anlegget ellers gå løs på utlegging av forsterkningslag

og bærelag og andre sluttarbeider. Åpningen er for øvrig fastsatt til 26. november 1993, men det er mulig denne datoen vil bli fremskutt dersom arbeidets gang tilsier det.

Ellers vil 1993 bli de mange småprosjekters år. På driftsplanen står det ikke mindre enn 28 slike anlegg, men Høiland understreker at mye usikkerhet er knyttet opp til flere av prosjektene ennå. - Vi er litt bekymret over plansituasjonen, sier han. Seks av prosjektene er lagt opp som rene entrepriser, og her kan det være et visst rom for endringer slik at vi kan tilføre egendriften flere oppgaver om det skulle knipe. Høiland understreker likevel at det ikke er gjort over natta å foreta endringer her. De fleste av disse prosjektene er dessuten lite egnet som vinterarbeid neste år.

Hollerutvalget: Anleggsdrift for egen maskin?

Bør Statens vegvesen ha egenproduksjon? Og i så fall; hvordan bør den organiseres? Dette er sentrale spørsmål i drøftingene i utvalget som ser på styringssystemet vårt. En utskilling av anleggsdriften og deler av maskindriften fra virksomheten for øvrig virker overveiende sannsynlig. Tidligere generaldirektør i Televerket, Kjell Holler, leder arbeidet som vil munne ut i en rapport 1. juli neste år. Eventuelle endringer vil neppe kunne tre i kraft før tidligst i 1996. 23. november var administrasjonsdirektør Kjell Haaland, som er Vegdirektoratets mann i utvalget, i Vestfold for å orientere ledelse og tillitsvalgte om arbeidet.

Erik Thomassen

Ser vi på verden omkring oss er det nesten ingen steder Vegvesenet driver egen anleggsdrift. - Hvorfor skal vi gjøre det, er spørsmålet vi blir møtt med i utvalget, sier Kjell Haaland. Og han listet opp argumentene han har ført i marken: at vi blir en bedre byggherre med egenproduksjon, beredskapshensyn, hensynet til forsknings- og utviklingsarbeidet, og at markedet har monopoltendenser og at det derfor



- Vi har store problemer med å dokumentere våre argumenter om hvorfor egenregistrert drift er bra for Staten og samfunnet, sa Kjell Haaland bl.a. i foredraget sitt.

er viktig med egendriften som en regulator. - Problemet er at uansett hvor mye vi jobber med det, så klarer vi ikke å dokumentere påstandene våre, sa Kjell Haaland.

Nedlegging uaktuelt?

Haaland understreket at han ikke trodde noen i utvalget kom til å gå inn for å legge ned Vegvesenets egenproduksjon. Det som imidlertid vil være aktuelt er å løsrive den fra forvaltningsdelen på en eller annen måte. Her kan det tenkes flere modeller, bl.a. et selvstendig aksjeselskap "as Statens veganlegg", et statsforetak og anleggsdriften som en egen divisjon under Vegdirektora-

tet. Haaland så det som naturlig at også konkurransemaskinene kom til å bli knyttet til anleggsdivisjonen eller aksjeselskapet, eller hva det måtte bli.

En analyse utført av en konsulent viser at det ikke er færre anbydere på våre prosjekter i dag enn for fem eller ti år siden. Gjennomsnittlig er det fem - seks. - De eneste områdene hvor markedet kan sies å fungere dårlig er på dekkelegging i enkelte deler av landet, og på store bruer, sa Haaland. Våre disposisjoner på disse områdene tyder likevel ikke på at dette har innvirkning på oss. Vi har mange asfaltverk der konkurransen er bra, men ingen der den er svak. Og på området store bruer

engasjerer vi oss i det hele tatt ikke.

Argumenter og dokumentasjon mot- tas med takk

- Jeg tar imot alle argumenter og all dokumentasjon for egen drift med stor takk, sa Kjell Haaland, og fikk svar fra forsamlingen. Lepperød mente at forsknings- og utviklingsarbeidet i USA var stagnert nettopp pga. manglende egenproduksjon. Karl Høiland pekte på et moment som han mente ikke var kommet med, nemlig at det ikke er rasjonelt å legge mange småprosjekter ut på entrepris. Dette krever planlegging mer i detalj og sterkere oppfølging. Geir Magne Bø betraktet bl.a. distriktpolitikk som en god grunn for egenregidrift. Statens vegvesens ansatte har lokal forankring, mens de store entreprenørene flytter folk fra landsdel til landsdel avhengig av hvor arbeidet er.

Vegdirektoratet jobber hardt for å holde trafikkrettet drift og biltilsynets hallkontroller utenfor produksjonsdelen. Strukturell drift (dekkelegging, brureparasjoner, grøfting osv.) blir imidlertid betraktet på lik linje med anleggsdrift. - Det er nokså opplagt for hele utvalget at det er urimelig at en oppsynsmann som finner et tre som er

veltet over kjørebanelen skal bli nødt til å gå ut med anbud for å få det fjernet, sa Haaland. Også den delen av anleggsavdelingens oppgaver som ligger innenfor byggherre-rollen vil bli betraktet som myndighetsutøvelse og ikke produksjon. Dette gjelder anbuds-dokumenter og kontrakter, kontroll og styring, kvalitetssikring og oppfølging og dokumentasjon av resultater.

Over og ut med ERK

- Vi bør ikke gå etter like rammebetingelser med entreprenørene for anleggs- og maskindriften, sa Haaland og overrasket nok mange med det. Bakgrunnen er EØS og EF. Her legges det i dag ingen begrensninger på en myndighetsanledning til å utføre byggearbeider i egenregi. Men er det først konkurranse, så er det full konkurranse. Dermed er det over og ut med egenregikalkylene.

Hva så med den fremtidige organiseringen av egenproduksjonen? Beholder vi fylkesenhetene, får vi regionalisering, eller sentralstyring? Haaland mente at sentral styring av anleggsdriften ville være temmelig upraktisk tatt i betraktning at 650 av 800 riksveganlegg og bare seks av 756 fylkesveganlegg som er i drift, har en kostnads-

ramme på over 10 mill. kr. Samtidig er det klart at kravene til fleksibilitet gjør at fylkesgrensene i mange tilfeller kan bli for snevre.

Neppe omklassifisering

Holler-utvalget har også fått i oppgave å se på hvilke konsekvenser en omklassifisering av vegnettet vil ha for styringen av Vegvesenet. Samferdselsdepartementet stiller spørsmål ved om det er rimelig å beholde dagens skille mellom riks- og fylkesveger når de fleste riksveger er av svært lokal interesse. Hva om Staten beholdt stamvegene og overløt resten til fylkeskommunene? Da kunne vegkontorene bli fylkeskommunale etater som utførte oppdrag på stamvegnettet på bestilling fra Vegdirektoratet. Haaland opplyste at han hadde spilt inn den motsatte løsningen, nemlig å gjøre fylkesvegene til riksveger. Dette er også en utvikling som ville være mye mer i pakt med det som har vært framme i debatten i Stortinget og ellers de siste årene. - Jeg tror utvalget vil rygge unna omklassifiseringsspørsmålet, sa Kjell Haaland. Skal det gjøres noe her må et nytt utvalg i sving.



Mye tyder på at våre anleggsarbeidere og konkurransemaskin-kjørerene en gang etter 1996 ikke lenger vil være underlagt Vegsjefen.

Nytt "vidunder" gir bedre service



- Vi er meget fornøyd med den nye Lektriever arkivmaskin som ble installert i sommer, sier arkivpersonalet. Her ser vi fra venstre Bjørg Tranangerud, Hilde Kristiansen (permisjon), Anne-Grete Rød og Torun Borgersen.

- Vi er meget fornøyd med det nye "vidunderet" vårt, sier arkivlederne Anne-Grete Rød og Torun Borgersen til Vestfolder'n. Arkivet på vegkontoret installerte i sommer en Lektriever, en elektrisk arkivmaskin. Dette har vært et ønske fra arkivpersonalet i lang tid og i forbindelse med ombyggingen på vegkontoret ble avgjørelsen om innkjøp tatt.

Jorun Sætre Bringaker

Tidlig i sommer mens arbeidsheisen ennå stod plassert utenfor vegkontoret etter ominnredningen, ble det heist opp og forsiktig tatt gjennom vinduet i tredje etasje seksjoner til den nye Lektriever arkivmaskinen. Den ble

montert og satt på plass av firmaet Kardex hvor maskinen ble kjøpt.

I stedet for ca. 15 grå arkivskap er det nå i arkiveten maskin som rommer like mange saker og som er enkel og grei å betjene. Det gir god oversikt da sakene er plassert i hengemapper, 25 i hver skuff og 8 skuffer i hver etasje. - Vi slipper å stå bøyd over skuffene og lete og få vond rygg og vonde fingre, sier arkivpersonalet, den er også meget plassbesparende.

Lektrieveren er styrt elektrisk og fra et tastatur på disken i fronten leter vi fram den skuffen der det ønskede arkivnummer er, sier Anne Grete Rød Torun Borgersen og Bjørg Tranangerud som til daglig betjener denne maskiner. Alle tre er enige om at den har vært en lettelse for arkivet. Selv om ikke fler enn et menneske kan betjene maskiner av gangen har den lettet arbeidet vårt

betraktelig. Vi vil gå så langt å si at den er med på å bedre servicen i arkivet.

- Vi har ikke sluppet saksbehandlerne til med betjening av denne maskinen, sier Anne Grete videre, vi tror ikke det har noen hensikt i dag. Servicen i arkivet er god som den er, de henvender seg til oss og får den hjelpen de trenger.

- Vi vil også ta med at vi har fått nytt rullerende arkivskap også, sier Anne Grete. Det fungerer som et slags mellomarkiv, saker som er 10 år gamle er her blitt lagt i bokser som er sortert på arkivnummer og år.

Mange vegkontorer har etter hvert gått til innkjøp av slike arkivmaskiner. Det finnes selvfølgelig forskjellige typer av disse, men de fleste har valgt Lektriever. De kan fås i størrelser tilpasset hva som skal arkiveres og hvor mange saker den skal romme.



Åpnet 1. juli i år med mange fagre ord. Neste år ligger rasteplassen sannsynligvis under en steinfyllding. Reserveprosjektet ved Vassbotten ser plutselig ut til å bli virkelighet, 10 - 15 år tidligere enn planlagt. Utsettelsen i nordfylket er årsaken.

Rasteplassen ryker?

Åpnet med stor festivitas 1. juli i år. Gravlagt under tonn med stein neste år. Blir dette skjebnen til den ene av de flotte rasteplassene ved Hallevannet?

Erik Thomassen

For å komme ut av den vanskelige situasjonen som vil oppstå dersom vi ikke får et raskt fire-felts vedtak i nordfylket, har planavdelingen satt i gang detalj- og byggeplanlegging av det gamle reserveprosjektet Fagerholt - Hobbek (ved Vassbotten) på E 18 i gamle Brunlanes. Strekningen vil være mulig å starte opp i august.

Etter prioriteringsplanen skulle vi først ha bygd dette anlegget omkring 2005. Dette lå til grunn da rasteplassene ved Hallevannet ble prosjektert og anlagt i

fjor og i år. 1. juli ble de to flotte plassene åpnet og høstet mye skryt både fra Vegdirektoratet og brukergrupper. 17. juli kom Samferdselsdepartementets vedtak om å se på andre løsninger enn Kombinasjonslinjen i nordfylket. For å sikre sysselsettinga ble det derfor nødvendig å finne fram et prosjekt som raskt kunne la seg gjennomføre.

Det er rasteplassen på innsiden av nåværende E 18 ved Hallevannet som vil forsvinne når den nye vegen kommer. Vegen vil gå på bru over Vassbotten og inn i åsen bak rasteplassen. Her vil det bli fylling som vil legge beslag på området som nå er rasteplass.

Bygninger, møbler og beplantninger vil bli flyttet vekk og kan utnyttes andre steder. Ole Johnny Svendsen på planavdelingen sier at nedbyggingen av rasteplassen vil medføre en kostnad på 350.000 kroner. Driftsavdelingen har imidlertid for tida ikke planer om

nye rasteplasser hvor det flotte toalettbygget kan utnyttes. - Kanskje i Lågendalen, sier Per Korsnes, som ellers mener at planavdelingen burde vurdere å erstatte fyllingen med en terrasert mur som kunne ha spart den flotte plassen.

Rasteplassen ut mot vannet vil fortsatt bestå, men adkomsten vil bli vanskeligere. Det blir lagt opp til avkjøring i området ved Tjønnemyra bru, ca. 1 km syd for Hallevannet. For trafikk fra nord blir det avkjøring ved Sky, eller dersom man velger å ikke bygge kryss her, ved Farriseidet. Etter byggingen av ny veg vil den gjenstående rasteplassen bli mer attraktiv fordi støynivået blir lavere, men adkomsten og kapasiteten blir dårligere. - Jeg håper ikke dette utløser behov for en ny rasteplass på samme strekningen, sier Per Korsnes på driftsavdelingen. I så fall er det langt mer enn 350.000 som er tapt.

Vegas årsmøte:

Økonomien bekymrer

Tross store inntekter fra dugnadsarbeid på vegkontoret og auksjon av kontorutstyr i 1992, viste regnskapet som ble lagt fram for årsmøtet i Vega 13. november 10.000 kr i underskudd. Situasjonen gir grunn til bekymring, heter det i styrets årsrapport. Årsaken til vanskelighetene er små inntekter fra husrivinger og kraftig økte utgifter som følge av større aktivitet. Årsmøtet vedtok å øke medlemskontigenten til 100 kr og å øke egenandelen ved deltakelse i vegmesterskap til 350 kr. Erik Thomassen ble valgt til ny formann etter Øystein Ludvigsen som hadde frasagt seg gjenvalg.

I styrets årsrapport trekkes turen til vegmesterskapet i landevegsløp i Sogn i slutten av mai fram som et høydepunkt. 37 vestfoldinger trimmet og koste seg i tropevarmen ved Sognefjorden og kom hjem med rikelig med heder og mange minner rikere.

Sportslig peker Rolf Sikvelands to kretsmesterskap på sykkel seg ut i 1992, men også fotball- og håndballspillerne kan vise til bedre resultater enn på lenge. For håndballens del ble det til og med opprykk til 1. divisjon etter 91/92-sesongen.

Under årsfesten som fulgte etter årsmøtet ble Vegas innsatspremie for 1992 tildelt Øystein Ludvigsen som takk for kjempeinnsats så langt på alle plan i laget. (Øystein har for øvrig fått premien enn gang før). Sammen med Margrethe Jansen mottok han også idrettsmerkestatuetten. Rolf Sikveland fikk gavekort som vinner av "Sykle-til-jobben" - konkurransen i 1992. I år vant Rolf hårfint foran Gunnar Moe. 14 km skilte dem til slutt.

Det nye styret har følgende sammensetning: **Formann:** Erik Thomassen, **nestformann:** Anne Grethe Friberg (ikke på valg), **sekretær:** Inger Engelsen, **kasserer:** Bente Huseby (ikke på valg), **styremedlem:** Espen Alme. **Varamedlemmer:** Roald Johansen og Astrid Barkost.

Følgende ble valgt til oppmenn: **Håndball damer:** Inger Lise Fristad, **håndball herrer:** Stein Linnestad, **fotball damer:** Inger Lise Fristad, **fotball herrer:** Jarle Hillestad og Jan Einar Apenes, **ski:** Bjørn T. Trangerud, Stein Erichsrud, Karin Johansen, **trim:** Rolf Sikveland, **idrettsmerke:** Nils I. Skjevik, Astrid Barkost, **sykkel:** Rolf Sikveland, Tore Solberg, **bowling:** Steinar Holstein, Yngvar Pedersen, Hans Petter Sundby, Tormod Delesand, **orientering:** Jan Erik Gravningen, **løp:** Øystein Ludvigsen og Rolf Sikveland.

-Jeg velger piggfritt!

Dette sier vinneren av teorikonkurransen som Biltilsynet hadde under den åpne dagen 7. oktober. Terje Henriksen fra Larvik hadde valget: piggdek eller priggfrie dekk. Valgte fire piggfrie dekk.

Jorun Sætre Bringaker

Terje Henriksen fra Larvik skal i vinter kjøre på piggfrie dekk for første gang. Han er den heldige vinneren av teorikonkurransen som Biltilsynet hadde lagt ut på de tre stasjonene under den åpne dagen tidligere i høst.

- Dette var artig, sier Henriksen. Jeg har aldri kjørt med priggfrie dekk før, men er villig til å forsøke i vinter. - Er nok blitt påvirket etter at Vegvesenet



Her ser vi vinneren av konkurransen Terje Henriksen sammen med f.v. Olav Erik Krogstad og Anton Asbjørnød.

så bevisst har gått ut med sin kampanje for piggfrie dekk, sier han videre.

Biltilsynet fikk inn 250 besvarelser på

sine teorispørsmål og av dem var 30% riktige. Av disse ble det trukket ut en vinner og han får fire dekk levert av Gummiservice A/S i Larvik.

Julehilsen til pensjonistene

Jeg vil benytte anledningen til å takke dere for hyggelig samvær i året som snart ebber ut og ønske dere vel møtt til nye treff i 1993. En spesiell hilsen til dere som av helsemessige årsaker ikke har anledning til å delta på møter og turer.

Samtidig vil jeg få ønske dere alle en velsignet julehøytid!

Hilsen Annlaug

*Hvor alle
tenker likt, blir
det ingen som
tenker særlig
mye.*

Godordet

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.

Innleie av maskiner til Statens vegvesen Vestfold

(En liten påminnelse til oppsynsmennene - og en informasjon til dere alle).

Vegvesenet innhenter hver høst tilbud på innleie av maskiner. Det skrives kontrakt, vanligvis i januar, om innleie av aktuelle maskiner. Denne kontrakten er det vi kaller Blankett nr. 15.

I følge forskriftene til arbeidsmiljøloven skal gravemaskiner og masseforflytningsmaskiner som dozere, dumpere, vegghevler, hjullastere og beltelastere være sertifiserte og ha utstedt kontrollbok før bruk. Videre skal maskinen kontrolleres av en fagkyndig person en gang i året. Godkjennin og eventuelle påbud skal føres inn i kontrollboka.

I de fleste tilfeller er det oppsynsmannen som skriver kontrakten. Han skal forvise seg om at maskinen er sertifisert. Videre skal han føre siste sertifiseringsdato inn på Blankett nr.

15 under rubrikken "andre betingelser". Hvis maskinen ikke er sertifisert i løpet av de siste 12 måneder, skal han gi eieren en rimelig frist for å få rettet på forholdet. På blanketten fører han opp denne fristen, og at hvis den ikke blir overholdt heves kontrakten.

Den som har inngitt tilbud på maskinen har fått dette opplyst i tilgudsgrunnlaget - og er derfor klar over konsekvensene av ikke å sertifisere maskinen.

Når det gjelder Vegvesenetsegne maskiner (også tomtemaskinene) gjelder selvfølgelig de samme regler. Her er det maskinavdelingen som er ansvarlig for sertifiseringen.

Alle førere av grave- og masseforflytningsmaskinene skal ha

yrkesbevis/fagbrev. Hvis føreren ikke har dette er han i prinsippet under opplæring og skal kjøre på opplæringsbok, og etter de regler som gjelder for dette. Videre skal det i Blankett nr. 15 alltid føres på at føreren skal benytte vernefarget arbeidstøy.

I Blankett nr. 15 er det også en rubrikk hvor man skal fylle ut hvilken bedrift som er hovedbedrift i følge arbeidsmiljølovens paragraf 15. Hovedbedriften er ansvarlig for koordineringen av arbeidsgivernes verne- og miljøarbeid. Her skal vi alltid sette opp: Statens vegvesen Vestfold.

Martin Pedersen



**Vi ønsker våre lesere
en riktig god jul!**



Det skjer i desember

Oversendelse av E18 vurderingen til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Sendes til uttalelse i kommuner, etater og fylket.

Driftsavdelingen:

Firma A/S Linjebygg har fått entreprisen på bygging av veglysanlegg langs E 18 mellom Tassebekk og Fokserød. Fundamenteringsarbeider starter i desember. Anlegget vil senest stå ferdig 5. mars 1993.

Driftsområde 2:

Rv 312 Dreneringsarbeid, Fv 525 Hugging og rensk. Skifting av stikkrenner. Fv 520 Fjellarbeider/sprengning. Vintervedlikehold. Skiltvedtak/repasjon.

Laboratoriet:

Reg. av telegrensemålere. Kontrollarbeid betong Rv 19. Analyse oppgravingsprøver. Analyse asfaltprøver. Gang-sykkelveg Sande. Rv 312 Borgen, entreprise. Fv 104/110 rundkjøring. Ringveg Sandefjord, g-/s-veg Åskrysset. Diverse lab.arbeid.

Skilt:

Begynner montering av teleløsningsskiltene på master diverse bestemte steder i fylket. Vedlikehold/refleksutskifting. Mindre skiltoppdrag etter prioritering.

Driftsområde 3:

Arbeid pågår med ny rundkjøring i Tempokrysset i Sandefjord. Arbeid pågår med ny rundkjøring i krysset Fv 104/Fv 110. Arbeid er i gang med ombygging av Ringveien i Sandefjord, parsell Moveien - Feltspatveien. Vedlikeholdet overtar vegen når den er ferdig utpå vårparten. Ellers vanlig vintervedlikehold.

Anlegget:

Rv 35 støyskjerm ved Auly påbegynnes. E 18 støyskjerm Asketraet. Eksisterende støyskjerm forhøyes med en meter. Rv 19 Rakkås. Forbereder støyskjerming ved Rakkås. Sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy og MPG Horten Sentrum - anleggene avsluttes for vinteren.

Rv 19 betongdel miljøtunnel:

Fra syd i takplate utføres vognstøp nr. 6, 7 og 8 med samlet lengde 72 m. I nord bygges vogn nr. 2 opp og første støpeetappe takplate med lengde 32m utføres. Total lengde ferdig støpt takplate vil med dette bli 240 m. På brunnplate utføres støpeetappe nr. 7, 8, 9, 10 og 11. I lengder a 12,1 m. Samlet lengde 60,5 m. Total lengdestøpt bunnplate til jul er 133 m.

Vi gratulerer

50 år:

Astrid Barkost, 31. desember

60 år:

Magne Hagejordet, Solum, 21. desember

70 år:

Arvid Olufsen, Skoger, 12. desember

75 år:

Ivar Skjeggerød, Andebu, 17. desember

Jubilanter i 1992

40 års tilsetting:

Ivar Antonsen, Sande vegstasjon

25 års tilsetting:

Per Espen Alme, vegkontoret
Frank W. Larsen, vegkontoret
Hans Rivelsrud Næss,
Sande vegstasjon

Endring av arbeidsområde:

Henning Nilsson - sjåfør
driftsområde 1