

Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 2, 20. årgang, 4. februar 1993

Endelig i gang!



Fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen tok sammen med vegsjef Johan Lepperød (t.v.) og anleggssjef Karl Høiland første spadestikk på nye E 18 Eik - Gutu.

Endelig er arbeidene med nye E 18 i nordre Vestfold i gang. Planleggingen startet allerede i begynnelsen av 70-årene. En rekke ganger har Stortinget behandlet saken. En malurt i begeret er det selvsagt at det bare er den aller nordligste delen av prosjektet vi nå er klar til å starte på. For strekningen fra Gutu og syddover til Helland i Våle er alt fortsatt like uavklart. Stortingets samferdselskomite fikk gjentatt de ulike synspunktene under sin befarung i Vestfold 13.-14. januar.

Side 3 og 5



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
033 71 704/705



Tøff
arbeidsplass
Side 6 -7



Ny
TT-sekretær
Side 15

Prøvefylke
Side 8

Utakknemlig oppgave

Så langt har vinteren vært så godt som snøløs i kyststøkene våre og også innover i landet har det vært få dager med hvit nedbør i lufta. Like fullt har det vært mye isete og glatte veger, noe enkelte av oss nokså brutalt har fått føle. Driftsområdene har da også brukt like mye salt hittil i vinter som i hele fjorårssesongen.

Det er en tøff og utakknemlig jobb å skulle ha ansvaret for at vegene ikke er glattere enn det vedlikeholdsstandarden fastsetter. Dessverre er det også slik at folk ikke legger merke til jobben som gjøres annet enn når vi av en eller grunn bommer. Og da vet de å klage, enten de nå ringer til vegstasjonene eller til avisa.

Så blir spørsmålet: Hvorfor bommer vi fra tid til annen? Har vi kanskje lagt lista for høyt? Har vi påtatt oss mer enn vi har utstyr og mannskap til å klare? Eller er det slik at folk har fått for store forventninger til kjøreforholdene ettersom vi har styrket innsatsen og utvidet saltbruken?

Denne sesongen ble saltrodene utvidet ganske vesentlig, ja nærmest fordoblet i kilometerlengde. Riktignok skulle dette bare gjelde i de såkalte overgangsperiodene mellom høst og vinter og vinter og vår, men denne sesongen - som de forrige - har årstidene skiftet flere ganger innenfor samme uke og endatil innenfor samme døgn. Og jeg har inntrykk av at det har vært mye glatte veger, også på de strekningene som skulle "overgangssaltes".

Når vinteren er som i år kan det skifte fra sommerføre til speilblanke veger i løpet av et øyeblikk. Og dette kan skje over store deler av fylket samtidig. Eller på enkelte spesielle plasser

hvor forholdene ligger spesielt til rette for det, enten meteorologisk eller på grunn av forhold ved vegen. Nytt avansert teknisk utstyr til tross, overraskelsesmomentet vil aldri helt bli borte.

Vi vet at vi aldri vil kunne garantere veger som ikke er glatte over hele fylket hele tida. Saltbilene kan tross alt ikke være alle steder samtidig. Ja, strengt tatt vil det med dagens utstyr kunne ta timer fra vegen blir glatt til alle overgangssaltede veger er isfrie. Og i mellomtida kan mye galt skje.

For Ola Bilist er det forholdene på stedet der han befinner seg som gir grunnlag for karaktersettingen på innsatsen vår. Er det glatt, er det vår skyld. (Men er det ikke glatt, så er det aldri vår fortjeneste!) Spørsmålet er om vi spenner buen for høyt. **Gir vi inntrykk av å kunne kontrollere naturen? Har vi skapt forventninger vi aldri fullt ut vil kunne innfri?**

Jeg vet ikke. Det jeg imidlertid vet er at vintervedlikehold er en utakknemlig oppgave når klimaet er som det har vært hos oss de siste åra. "Om jeg hamrer eller hamres, like fullt så skal det jamres", heter det i Peer Gynt. Og slik må det føles for mange vegfolk også. I det ene øyeblikket så er salting en vederstyggelighet som man vil ha Stortinget til å vedta lover mot. I det neste øyeblikket klages det over glatte veger ("Hvor var Vegvesenet?").

"Vi må ikke få folk til å glemme at de selv har ansvaret for å avpasse farten etter forholdene", het det i et leserbrev mot saltingen nylig. De sa ikke det de tre som havnet i grøfta ved Nykirke en uke tidligere.

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

Endelig igang!

- Nå er vi endelig igang, sier Johan Lepperød til frammøtte journalister og fotografer idet han klatret opp i dozeren og startet opp doningen og signaliserte starten på arbeidet med den nye E 18 på strekningen fra Eik til Gutu. Nå håper jeg at det snart blir klarert med resten av den planlagte strekningen her i Vestfold, sier han videre og fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen og anleggssjef Karl Høiland er helt enige.

Jorun Sætre Bringaker

Mandag 18. januar startet vi opp arbeidet med den nye E18 i nordre Vestfold, parsell Eik - Gutu. Dette gjelder den ca 2,5 km lange strekningen som befinner seg i Vestfold. I Buskerud er de også igang med sin del av strekningen. Samtidig som Statens vegvesen er igang med arbeid på den nye vegen, skal NSB sette igang med bygging av trase for dobbeltsporet jernbane parallelt med den nye 4-felts motorvegen. Der skal Vegvesenet utføre endel av grunnarbeidet og de nødvendige fyllinger og skjæringer.

På tilførselsvegen mellom nåværende E 18 og den nye E 18 på Gutu har vi startet med å fjerne matjord. I tillegg til tilførselsvegen skal vi bygge en bru over jernbanen før vi i mai/juni setter igang for fullt med arbeidet på parsellen mellom Gutu og Eik.

Med på igangsettelsen av arbeidet i nord var fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen. Hun uttrykte sammen med vegsjef Johan Lepperød og anleggssjef Karl Høiland tilfredshet med at vi endelig er igang med arbeidet med den nye E 18.



Johan Lepperød sørget selv for at arbeidet med den nye E 18 i nordre Vestfold kom vel igang. Her ser vi han sammen med Karl Høiland.

Johan Lepperød, som tidligere har jobbet på anlegg, syntes han like godt kunne sette igang arbeidet selv. Han hoppet opp i dozeren og startet opp den kraftige doningen og kjørte opp litt matjord. Det er firmaet John og Kristian Fadum som står for første jobben på anlegget og det er Anders Lefsaker som er maskinfører på dozeren.

Samarbeidsprosjektet mellom Statens vegvesen Vestfold, Buskerud og NSB skal administreres fra en anleggsrigg

som skal settes opp ved Eiki Buskerud. Den er det Statens vegvesen Buskerud som skal sette opp og anleggsledelsen fra de tre samarbeidspartnerne vil ha sin kontor plass der. Prosjektleder for anlegget i Vestfold er Leif Kjølén.

Vi hadde fryktet aksjoner fra miljøvernorganisasjoner i forbindelse med starten på anlegget, men de dukket ikke opp den dagen.

Når ekstrautgifter blir "peanuts"...

Overskriften er ment som en provokasjon. La det være sagt med det samme. Jeg bruker den fordi jeg ønsker å rette oppmerksomheten mot de holdninger en kan ane til penger og goder av ulike slag i etaten vår fra tid til annen. Jevnt over gjøres det en veldig god jobb i alle deler av etaten, men det forsvarer ikke at vi kan ta oss til rette. Standarden vi bevilger oss er høy, og man kan få inntrykk av at enkelte forsøker å heveden. Andre tar ut maksimalt av det de kan der muligheten er til stede.

Å jobbe i Statens vegvesen er på mange måter å reise på 1. klasse i offentlig sektor. Vi har store investeringsbudsjetter, stor økonomisk handlefrihet og en stor grad av desentralisert beslutningsmyndighet. Skal vi få beholde dette, er det viktig at vi bevarer den nøkterne holdningen vi tradisjonelt har hatt til pengebruk i etaten vår. Og ikke minst, at vi ikke et øyeblikk går på akkord med de kravene til ærlighet og redelighet vi må kunne stille til hverandre.

De fleste har vel lest boka "Vegens menn og deres verk" som vi fikk i julegave fra etaten. Nøysomhet er kanskje det som mer enn noe annet gjennomsyrrer historiene fra vegvoktere, anleggsfolk og kontorister. For eksempel om han som fikk avslag på å kjøpe matte i stedet for blanke pærer til de to lampene på kontoret. Fordi de krevde mer strøm! Jeg ønsker meg selvfølgelig ikke tilbake til slike tilstander, men vil stille spørsmålet om vi nå er i ferd med å gå for langt i motsatt retning. Det er i alle fall mer enn sjelden en hører folk klage på at etaten er for gjerrig.

Ser vi på forholdene hos andre, har vi da også liten grunn til å klage. Ansatte i skole- og helsevesen som er i en slik posisjon at de kan kikke oss i kortene, ser med en viss undring på hva vi i Vegvesenet har tilgang på av kurs, EDB-utstyr, reiser, tjenestetele-

foner, mobiltelefoner, kontorutstyr osv. Og hvordan er situasjonen hos "konkurrentene" våre, de private entreprenørene? Har de i det hele tatt beskjefligelse, er utgiftene tynt til beinet. Noe rom for ekstravaganse finnes over hodet ikke i tider som dette.

Når budsjettene er så store som hos oss, er det lett for at enkelte betrakter ekstra-utgifter på noen tusen som peanuts. Ulovligheter er det nok ikke snakk om, men heller tvilsomheter og på-kanten-vurderinger. Kjøre godtgjørelse og overtidsgodtgjørelse er gode eksempler på det. Hvem spør: er kjøringen nødvendig? Kan vi kjøre flere sammen til møtet? Holdningen må være at det er Statens og samfunnets midler vi forvalter. Vi har rett på skikkelig lønn og gode arbeidsforhold, men ikke til å utnytte systemet til egen fordel.

Er vi i ferd med å få en "jappekultur" i Statens vegvesen? Jeg håper ikke det. Med det store ansvaret vi er pålagt med å forvalte samfunnets ressurser på en best mulig måte, er dette i så fall noe det er all grunn til å ta svært alvorlig. Det er opp til ledelsen å markere hvor standarden skal ligge, men det er opp til hver enkelt å sørge for at grensene ikke tøyes. Det dreier seg faktisk om noe så gammeldags som moral.

Karl Høiland

Enda mer E18Nord for Stortingets samferdselskomite

Stortingets samferdselskomite var 13. og 14. januar på befaring i Vestfold. Som ved besøket for fire år siden sto E 18 i nordre Vestfold i sentrum for oppmerksomheten. Igjen ble det innlegg med for- og motargumenter og kjente konstallasjoner. - At Vestfold har råd til å krangle skjønner jeg ikke, sa Lodve Solholm (Fp, Møre og Romsdal) til Tønsbergsblad, men fortsatt gjerne, for så lenge dere gjør det blir det mer penger til oss i andre deler av landet, la han til.

Erik Thomassen

Den som i 1989 hadde antydning at denne vegen fortsatt bare skulle finnes på papiret i 1993, hadde neppe blitt trodd. Men fortsatt er situasjonen for E 18 Nord i høy grad uvisst. Vegsjefen illustrerte det (og vakte munterhet) ved å lese opp horoskopet sitt slik Tønsbergsblad gjengav det 9. januar:

"Planer som virker gjennomtenkte og gode i begynnelsen av uken kan vise seg å bli uaktuelle i løpet av få dager, med mye bortkastet arbeid som resultat. Det kan bli vanskelig å finne ny motivasjon, men det er best å sette i gang igjen så fort som mulig."



Selv om E18 var den viktigste vegsaken tok komiteen seg tid til å se på miljøtunnelen i Borre. Der hilste de bl.a. på Finn Tore Lie (t.v.).

Uklarheten i nordfylkets midter nå også over på NSBs planer om ny Vestfoldbane. Arbeidet på strekningen gjennom Sandeskulle egentlig vært påbegynt nå i år, men her kan man naturlig nok ikke komme i gang før Kombinasjonslinjen enten er vedtatt eller nye vegplaner er ferdig utarbeidet og behandlet. Baneregionsjef John Ole Grinde i NSB la ikke skjul på at det haster med en E 18-avklaring sør for Gutu. Kommer ikke denne raskt, må man prioritere utbyggingen i Tønsberg-området.

Under komiteens møte på Teie hovedgård 14. januar ble det ellers en god del diskusjon om hvor lang utsettelse en ny planprosess ville medføre. Vi har sagt fem år i tillegg utredningen, mens motstanderne av K-linjen hevdet at nye planer burde

kunne være klare innen to år. Man peker i denne sammenheng på at Gardermoen-planene lot seg utarbeide på 17 måneder. Erik Furu-seth fra Vegdirektoratet så imidlertid ingen muligheter til å få klar planer for en veg som dette så raskt og problemfritt. Kombinasjonslinjen brukte vi bare to år på å planlegge, mens siden har det gått fem år med til politisk behandling. Ingenting tyder på at folk i Sande vil legge mindre energi i protestene mot at vegen skal gå gjennom lokalsamfunnet deres enn folk i Holmestrand har gjort.

Til tross for stor oppmerksomhet om E 18 Nord, vil saken ikke komme tilbake til Stortinget uten at samferdselsministeren innstiller på å gå bort fra Kombinasjons-

linjen. Dersom Opseth velger å stå på denne, vil Stortinget neppe ha innvendinger mot dette, sa komiteens leder John S. Tveit (Kr.F. Rogaland).

Befaringen i Vestfold startet forøvrig med et besøk på Sydovervegen i Horten. Komiteen ble fraktet inn i området på jernbanetraseen som nå er pukket opp til å bruk også som anleggsveg. Gjestene gikk inn i miljøtunnelen fra sydenden. Der var man i ferd med å gjøre istand til støping av en ny lengde av bunnplata.

Stortingets samferdselskomite besøker fylkene hvert fjerde år i forkant av behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan og langtidsplanene for andre deler av samferdselssektoren.

E 18 - min arbeidsplass



Her ser vi en Magne Stenbrenden i ferd med å vaske kantstolper på E 18 en tilfeldig valgt dag i januar.

- Vi har en tøff arbeidsplass, det er det ingen tvil om, sier Magne Stenbrenden til Vestfolder'n. Han har sin daglige jobb i driftsområde 01 og E 18 er hans arbeidsplass.

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n har denne gangen foku-

sert litt på hvordan det er å ha sin arbeidsplass på E 18. E 18 gjennom Vestfold er en av de mest trafikkerte veggstrekninger i landet. Mens trafikken går for fullt er vi igang med diverse arbeid for å holde vegen godt vedlikeholdt. Arbeid som vask av skilt og kantstolper må gjøres hele året og er en fast del av arbeidet for mange av våre ansatte. Det er arbeid som vi ikke snakker så mye om og som faller inn i det daglige uten at vi tenker mer på det.

Hvordan er det egentlig å måtte jobbe på en så utsatt arbeidsplass? --
- Vi må hele tiden være på vakt, passe på alle bevegelser vi gjør, sier Magne Stenbrenden til Vestfolder'n. Det er anstrengende, jeg merker at jeg "binder meg" og har vanskelig for å slappe av. Stress-symptomer kan jeg også merke til tider. Hele tiden må vi følge med på trafikken i begge retninger. Når vi kjører sakte og stopper ved hver kantstolpe for å vaske vaske den, må vi hele tiden ha kontrollen i

speilet. En ukontrollert bevegelse ut i vegen så er vi ferdige. - Men jeg tror at vi venner oss til det, fortsetter Stenbrenden videre, jeg skjærper meg mye mer ved jobb på E 18 enn på de andre riks- og fylkesvegene i området. Den ekstra skjerpningen og den nøye beregningen hele tiden av situasjonen, gjør at jeg blir ofte sliten og trøtt og mange er plaget av mye vondt i hodet. Eksosen er nok også en medvirkende årsak til tretthet og hodeplager, sier Stenbrenden videre. Om vinteren er jeg plaget mye med vondt i ørene og det tror jeg skyldes skiltvaskejobben. Da sitter vi med vinduet oppe på høyre side av bilen for å kunne få vasket skiltene. Den kalde trekken over lengre tid tror ikke jeg er av det gode.

- Det som er det store problemet er at bilistene ikke tar hensyn til oss. Vi tar hele tiden hensyn til trafikken på vegen, men bilistene setter ikke ned farten når de ser oss. De gjør ofte noen meget farlige forbikjøringer. Det er et under at det ikke har hendt alvorlige ulykker.

Men har ikke disse kampanjene vi har hatt, f.eks. "I vegen for deg", hjulpet noe? Vi er blitt flinke til å informere om det utad og det har sikkert virkning over tid, men jeg vet ikke om det til nå har hatt noen virkning på bilistene. Jeg har den erfaring at de fremdeles tar altfor lite hensyn til gule biler med blinkende lamper og skiltvogner plassert i god avstand fra arbeidsområde.

Det er mye trafikk på E 18. - Vi prøver å ta hensyn og legge opp arbeidet etter hvor stor trafikk det er. Om morgenen, f.eks. vasker vi sørover og utpå dagen kjører vi nordover. - Fredagene er den dagen i uka det er mest trafikk, da kvier jeg meg for å kjøre der, sier



- Klargjøring av vaskestyret inngår også som endel av jobben og det må stadig repareres og fikses på, sier Magne Stenbrenden.

Magne videre. Sommerhalvåret er selvfølgelig verst. Da er det nesten umulig å få gjort noe på E 18.

- Jeg har selvfølgelig andre

oppgaver også, sier Magne. Driver stort sett med all slags vedlikeholdsarbeid, reparasjon av skilt og autovern, grøntanlegg om sommeren og selvfølgelig fjellrensk i Holmestrandfjellet. For trivselen er det viktig å ha varierte oppgaver, sier han videre. Og legger til at i rapporten om driftsområdene er det nevnt E 18 som egen lang rode. Det kan ikke være meningen at et lag bare skal ha E 18 som daglig arbeidsplass?

- Jeg har opplevd mange nestenulykker og kan nevne bl.a. at en bil i høy hastighet kjørte inn i og dro med seg hele lystavla i flere meter som vi hadde satt opp i god avstand fra arbeidsstedet. Det skjedde da vi holdt på med reparasjon av en mur under Holmestrandfjellet. Politiet måtte kontaktes og det viste seg at fører var sterkt beruset. - Jeg tenker med gru på hva som kunne ha skjedd. Vi har vært "heldige" til nå, sier Magne til slutt.



Vestfold prøvefylke for trafikksikkerhet

Vi arbeider nå for at Vestfold skal bli et prøvefylke for trafikksikkerhet innenfor trafikant- og kjøretøy-området med en vridning av innsatsen mot adferdsrettede tiltak. Dette vil gi oss mulighet til å gyve løs på TS-arbeidet med en ny profil, ved å satse nytt og til å kunne utprøve noen av våre ressurser annerledes - en annerledes og spennende oppgave.

I ledelsens spalte i Vestfolder'n nr 3/1992 beskrev jeg hvordan vi tenkte oss vår nye ts-seksjon, betydningen av den, hvilke ressurser og kompetanse vi trengte og ikke minst at vi ville satse mer på trafikanten - brukeren av vårt vegsystem. Gjennom en slik satsing kunne vi vise større omsorg for at våre trafikanter ble satt i stand til å bruke vårt vegnett på en for oss alle sikrere og mer miljøvennlig måte.

Nå et drøyt halvår senere er altså ts-seksjonen vår etablert, leder tilsatt og utviklingen er i gang. Vi øyner etter hvert hvilke arbeidsområder som skal prioriteres, hvilke modeller som skal velges og hvilke drivkrefter det etter hvert skal satses på. Dette betyr ikke at gamle, gode, utprøvde ts-tiltak bare skal hives over bord. Tvert i mot ønsker vi å forsterke de, samtidig som vi er åpne og villige til å se muligheter i nye alternativer som i mange år bare har vært på idestadiet. Oppgaven er så stor at i forhold til den trenges det egentlig ydmykhet. Ser man på ts-arbeidet i stort, så har det ikke forandret seg stort de siste 20-30 årene. Det er på tide at det tas nye initiativ.

Strukturen på ts-arbeidet er ennå ikke lagt. Oppgaven med å organisere og koordinere dette arbeidet er som nevnt meget stor. Det finnes mange bidragsytere, ikke minst eksternt,

såvel offentlige som private. Poenget er å få til en modell hvor den enkelte bidragsyter deltar på de saker man er flink på og som passes inn i vårt totale opplegg på en slik måte at ts-gevinstene blir maksimale.

Ts-seksjonen vår består foreløpig av ts-leder, to pedagoger og en medarbeider til å dekke ulykkesregistreringer. Gruppen jobber nå bevisst med å bli kjent med hverandre og sine framtidige arbeidsoppgaver og den nyskaping de skal stå i spissen for. I en oversikt til meg har ts-leder lagt fram 116 aktuelle arbeidsområder som i alt ville kreve åtte årsverk. Dette har dannet grunnlag for den detaljerte planen som foreligger i disse dager.

I tillegg til de arbeidsområder vi fra før jobber med i vegvesenet, vil bl.a. følgende oppgaver stå i fokus:

- Ts-samarbeidet mellom kommunene i Vestfold og Vegvesenet, konkretisert gjennom et prosjekt med Borre kommune. Vi håper at dette arbeidet, når det er gjennomført, skal danne modell for lignende tiltak i alle kommuner. Arbeidet vil bl.a. bestå i å legge planer for ts-arbeidet i kommunen, delta i gjennomføringen av tiltakene, markedsføre resultatene, evaluere prosjektet m.v.

- Tverrfaglig samarbeide mellom avdelingene her på vegkontoret. Arbeidet er i gang. Representantene er på plass, nemlig Finn Carlsen fra Driftsavdelingen og Aage H. Carlsen fra Planavdelingen ledet av vår ts-leder Lars Øygard. I denne gruppen vil mye av Vegvesenets framtidige ts-arbeide bli diskutert og prioritert. Vegvesenet har store ressurser og sterke krefter. Dersom vi får disse til å virke sammen, vil jeg tro at vi kan oppnå store gevinster når det gjelder

å redusere trafikkulykkene.

- FTU (Fylkets trafikksikkerhetsutvalg)-arbeidet vil bli vitalisert, herunder opplæring av FTU-medlemmene. Det må lages handlingsplan for ts-arbeidet for vegplanperioden 1994 - 97.

- Tverrfaglig samarbeid med eksterne partnere; politiet, skoleverket, Trygg trafikk, Fylkeslegen, trafikk-skolene, bilbransjen m.v., må etableres og bli formalisert med forpliktende innsats mot de mål vi blir enige om.

Som det vil sees er det krevende oppgaver som Vegvesenet her tar opp og vil lede framover. Mange nye prosjekter står for tur og vil bli løftet fram når de er avklart her ved vegkontoret.

Saken om prøvefylke ts - Vestfold vil nå bli tatt opp med Vegdirektoratet og våre egne organisasjoner. Et eget prosjekt for dette vil bli etablert med representanter fra Vegvesenet i Vestfold, andre fylker og Vegdirektoratet. For å få sving på ts-arbeidet blir det nødvendig å flytte på ressurser og skaffe nye, samt utvikle arbeidsområder og bygge opp kompetanse framover. Jeg håper at vi kan ha en prosjektgruppe på gang snart, og at vi i løpet av dette året kan få de nødvendige avklaringer. En del av ovennevnte arbeide er i gang, men med ny mulighet til ressursavklaringer og gode planer bl.a. fra den nevnte prosjektgruppen, vil mye være vunnet og ts-arbeidet og de nye alternativene vil komme skikkelig i gang.

Magnus Bøie

Vogntogkontroll flyttes fra Horten til Tønsberg?

En arbeidsgruppe som har utredet overflytting av tungbilkontrollen i Horten til biltilsynets stasjon på Ås ved Tønsberg, konkluderer med at man i denne omgang bør begrense seg til å flytte kontrollen av vogntog. Dette utgjør omkring 250 kontroller i året. Saken ligger nå på biltilsynssjefens bord til avgjørelse.

Erik Thomassen

Kontroll-løpet i Horten er for kort til å ta vogntog innendørs. Denne typen kontroller blir derfor av hensyn til arbeidsmiljøet hovedsakelig utført i sommerhalvåret. I Tønsberg har man derimot hallkapasitet til å gjennomføre samtlige tungbilkontroller i midt- og nordfylket. En bedre utnytting av den nye stasjonen på Ås var derfor en viktig grunn til at man fant å ville vurdere en overflytting av tungbilkontrollen fra Horten. Allerede i 1992 har vogntog fra Horten og Sandefjord vært kontrollert på Ås.

Under ledermøtebehandlingen av rapporten "Biltilsynet mot år 2003" ble overføring av tungbilkontrollen fra Horten til Ås ansett som et tiltak som lot seg gjennomføre på relativt kort sikt. På lang sikt gikk prosjektgruppa bak "BTV-2003" inn for sentralisering av all tungbilkontroll til Tønsberg, lett-bilkontroll i kombinerte "vegtrafikkstasjoner" som skulle være felles for driftsavdelingen og trafikant- og kjøretøy, og oppretting av servicebutikker i bysentrene for ekspedisjoner som ikke krevde at man medbragte kjøretøy.

Arbeidsgruppa legger to forhold til grunn for ikke å ville overføre all tungbilkontroll fra Horten til Tønsberg. For det første kommer man gjennom en



Arbeidsgruppa som har vurdert overføring av tungbilkontrollen fra Horten til Tønsberg nøyer seg med å foreslå å overføre kontrollen av vogntog.

vektingsmodell fram til at et slikt tiltak totalt sett ikke nødvendigvis gir store fordeler. Man mister med andre ord kanskje mer i Horten enn det man oppnår i Tønsberg. For det andre peker man på at situasjonen for Trafikant & kjøretøy-avdelingen nå er uklar på flere områder og at det derfor uansett kan være fornuftig å vente. Uklarheten knytter seg til EF/EØS-problematikken, vektlegging av adferdsrettet kon-

tra kjøretøyrettet ts-arbeid, innføringen av KRØSUS og Holler-utvalgets forventede innstilling til sommeren. For å utnytte tungbilløpet i Tønsberg bedre, foreslår man å vurdere en overflytting av vogntogene fra Horten. Samtidig vil ett årsverk bli overført til Tønsberg, men slik at man får til en fleksibel personellutveksling mellom Tønsberg og Horten på dette fagområdet.

Flere feil på vogntog

Rapporten fra vogntogundersøkelsen på Solum i 1991 foreligger nå. Undersøkelsen viser at standarden på vogntogene er blitt dårligere siden siste undersøkelse i 1987.

88 % av de 256 kontrollerte vogntogene hadde en eller annen form for feil eller mangel. I gjennomsnitt var det fem feil eller mangler pr vogntog. Tilsvarende

undersøkelse på Solum i 1987 viste at 85 % av vogntogene den gangen hadde feil eller mangler. Det var da 3,4 feil eller mangler pr. vogntog. Flere kjøretøy fikk imidlertid kjøreforbud i 1987 enn i 1991.

Det er registrert en vesentlig økning i antall biler med bremsefeil, selv om problemene fortsatt er størst på tilhengerne. Også når det gjelder forstilling/styring er det kraftig vekst i antall feil og særlig i typiske slitasjefeil.

Mette Magnussen ny Trygg Trafikk-sekretær

4. januar begynte Mette Magnussen som Trygg Trafikks fylkessekretær i Vestfold. - Det er ikke lett å si noe særlig om hvordan jeg vil legge opp arbeidet etter så kort tid, sier hun til Vestfolder'n. Men det er allerede klart at arbeidet vil bli videreført på en rekke av de prosjektene Trygg trafikk har vært involvert i de siste årene. - Jeg håper å bygge videre på det positive samarbeidet som er bygd opp mellom Trygg Trafikk, Vegvesenet og andre aktører i trafikksikkerhetsarbeidet de siste årene, sier hun.

Erik Thomassen

Mette er 33 år og bosatt i Sandefjord. Hun har økonomisk utdanning, bl.a. fra BI, og er spesielt interessert i forebyggende arbeid. Noe som kommer til uttrykk i at hun nettopp har avsluttet et ett-årig studium i forebyggende helsearbeid ved Høyskolesenteret på Bakkenteigen.

De siste tre årene har hun vært ansatt som prosjektleder i Vestfold idrettskrets hvor hun bl.a. har hatt ansvaret for et prosjekt kalt "Aktiv på dagtid" som er et tilbud om fysisk aktivitet, sosialt samvær og tilrettelegging av temadager/kurs for arbeidsledige. - Jeg hadde også ansvaret for gjennomføringen av "Sommeridrettslekene" for psykisk utviklingshemmede som ble avviklet i Sandefjord sommeren 1991, forteller hun. Andre prosjekter hun har vært involvert i er "Fargerik idrett", et integreringsprosjekt for innvandrere i norsk idrett og "Sommerskolen" - et ferie- og fritidstilbud for barn. Samtlige prosjekt har vært tverretatlige. Mette har også arbeidet som freelance-journalist for Tønsbergs Blad og Sandefjords Blad, vesentlig for sportsredaksjonen.

- Trygg Trafikk og trafikksikring er et helt nytt arbeidsfelt for meg, sier Mette Magnussen, og sier at hun vil ønske all hjelp og informasjon



velkommen, samtidig som hun er åpen for nye ideer når det gjelder utviklingen av ts-arbeidet.

Med Mettes bakgrunn fra idretten er det naturlig å satse spesielt på denne sektoren. I samarbeid med Buskerud vil Trygg Trafikk Vestfold gå inn i prosjektet "Den avgjørende kampen" som fokuserer på kjøring til og fra idrettsarrangementer og på idrett, alkohol og bilkjøring. Ellers er det klart at "Ikke tøft å være død" og deltakelsen i Sykkelprøven og aksjonen "Russ på hjul" er prosjekter som vil bli videreført. Sikring av barn i bil vil ellers bli et sentralt tema. Til tross for at mye fortsatt er uavklart, er det altså ingen grunn til å tro at Trygg Trafikks fylkessekretær vil få beskjefligelsesproblemer i tida som kommer.

"Ikke tøft å være død" vil bli videreført av Trygg Trafikks nye fylkessekretær, Mette Magnussen, som ellers ønsker å fortsette det positive samarbeidet med vegetaten og andre.

Bedre styring på forskning og utvikling



Søppelsugeren som maskinavdelingen utviklet, er et godt eksempel på vellykket FoU-arbeid som gir bedre arbeidsmiljø og økonomisk gevinst. Her ser vi Gunnar Svendsen fra område 3 igang med sugeren.

Forsknings- og utviklingsarbeidet settes i system. Som en følge av organisasjonsutviklingsarbeidet i 1991 ble det opprettet tverrfaglige grupper for sektorene miljø, trafikksikkerhet og FoU. FoU-gruppa blir ledet av Helge Andreassen fra driftsavdelingen og medlemmer er Gunnar Hasle fra anlegg, Frank Larsen, maskin, Olav Sjønst, plan, Leif Gjestad, trafikant & kjøretøy og Erik Thomassen, adm/øk.

Tidligere har forsknings- og utviklingsarbeidet i stor grad vært styrt fra hver enkelt avdeling uten at det har vært noen overordnet strategi eller samordning. Styringen på de enkelte avdelin-

gene har nok også i noen grad vært mangelfull. FoU-opplegg har av og til blitt rene papirprosjekter som pynter opp i budsjett-forslag og rapporter. Ofte har de også helt eller i stor grad blitt en del av den daglige virksomheten.

FoU-gruppa kom i sving i fjor høst og har i første omgang klargjort hva som skal inn i vårt budsjettforslag for 1994 og i årsrapporten for 1992. Det utarbeides også en egen FoU-plan for 1993 som skal inngå i Vegdirektoratets database for sektoren. For å sikre oppfølging av prosjektene er det utarbeidet egne rapporteringsskjema som skal føres for hvert enkelt prosjekt på de ansvarlige avdelingene.

Gruppa har diskutert om forslagsordningen bør ligge innenfor ansvarsområdet, men har i første omgang bestemt seg for å be om kopi av forslagene.

Mange spennende prosjekter

Til sammen står det 26 forsknings- og utviklingsprosjekter på programmet i 1993. Prosjektene varierer fra hverdagsrasjonalisering til utviklingsarbeid i stor skala.

Trafikant- og kjøretøy har en lang rekke FoU-prosjekter i 1993. Spesielt interesseant virker kanskje utviklingen av ulykkesregisteret ved økt datakvalitet og lettbrukelig presentasjon til bruker. - Det er viktig at ulike brukergrupper kan få ut de opplysningene de trenger fra registeret, sier Leif Gjestad på Trafikant og kjøretøy. - Det dreier seg altså om å skape tilpasset informasjon, samtidig som vi skaper informasjon som inspirerer til innsats og ikke bare konstaterer fakta som i dag, legger han til.

Et annet spennende prosjekt er arbeidet med mørkekjøringsbaner for føreropplæringen. NMK arbeider med en motor-bane i Hedrum, og her vil man se om det er mulig å innpasse trafikkskolenes behov for trygge mørkekjøringsstrekninger i planene.

Fra FOU-planen fra 1993 merker vi oss også at prosjektet "Fast vegsamband over Oslofjorden" er tatt inn. Planavdelingen vil delta i utredningen der man blant annet vil se på infrastruktur og næringsutvikling som følge av fast vegsamband mellom E6 og E18.

Plan vil ellers sammen med anlegg arbeide med tørrmurer, mens maskinavdelingen vil komme i gang med utviklingen av ny materialteknologi (polymeriske kompositter) for bruk i Vegvesenet. Drift har bl.a. et prosjekt som går på elektroniske telegrensemålere til bruk i klimastasjonene.

Tre myter om vintersykling i Vestfold

I sommerhalvåret har det de siste årene blitt gledelig trangt om plassen for parkering av sykler i kjelleren på vegkontoret. Når vi skriver september/oktober forsvinner imidlertid de fleste syklistene og parkeringsproblemene med dem.

Det virker som om de fleste tilpasser sin syklistvirksomhet etter kalenderen, og ikke etter de faktiske vær- og føreforhold i den mørke årstiden. Jeg føler derfor behov for å avlive noen myter omkring sykling i det såkalte vinterhalvåret i Vestfold.

1. "Det er for kaldt å sykle om vinteren"

En vinter der det unntaksvis er under frysepunktet burde ikke være avskrekkende for de fleste. Dessuten er det bare et spørsmål om å kle seg etter forholdene. Å sykle f.eks. 5 km til og fra jobb i noen få minutter er ikke noen polferd. Tåler du å gå på ski i "blå-swix-temperatur", tåler du også en sykkeltur på noen få km. I beste fall er det bare en unnskyldning at det er så tungvint å ta på seg så mye klær for å sykle om vinteren. Makelig anlagt?

2. "Det er for glatt å sykle om vinteren"

Hvor mange dager har det vært snøføre i Vestfold de siste 3-4 vintrene? Det er jaggu ikke

mange. Barmark har blitt mer vanlig enn snøføre. Det går for øvrig meget godt an å sykle på en skikkelig brøytet gang- og sykkelveg. I Tønsberg har man skjerpet seg i så måte de få gangene det har kommet snø de siste to årene. Med de forholdene vi har hatt i vinter har det forresten ofte vært glattere på bilvegen enn på gang- og sykkelvegen eller fortauet. De robuste syklene som mange etter hvert har, er meget godt egnet til vintersykling i forhold til de mer gammeldagse velocipedene.

Dessuten: De dagene det er for glatt eller for mye snø til å sykle kan man jo heller ta bil eller buss.

3. "Det er tungvint å sykle med lykt og dynamo når det er mørkt"

Ingen grunn til å slite med dynamo for å få lys på sykkelen. Det finnes en rekke enkle og relativt billige batterilykter til sykkelbruk. På nye sykler er det gjerne standard med batterilykt. Det er for øvrig bare en kort periode på tjukkeste vinteren at det er så mørkt at du trenger lys.

Jeg er ikke ute etter at alle og enhver skal bli "supersyklister" som trosser vær og vind, uansett føreforhold. Slik vintrene har blitt, er det imidlertid mange, som f.eks. bor mindre enn 5 km fra jobben, som uten for stor oppofring bør kunne sykle selv om kalenderen viser desember, januar eller februar. For øvrig vil det være svært dårlig avkastning av de mange millioner som skal investeres i sykkelveger i (det som kanskje kan bli) sykkelbyen Tønsberg, dersom disse utnyttes bare halve året.

Hvilken unnskyldning har du for ikke å forsøke deg som vintersyklist? Det handler nok mest om å legge om (u-) vanene.....

Ludvig

Maskinavdelingen som hoggestabbe?

Hvorfor er maskinavdelingen hoggestabben i Statens vegvesen Vestfold? Vår avdeling er ved den minste ting mest utsatt. Jeg føler at vi blir angrepet i alle situasjoner. Nå er det områdeinndelingen som er diskusjonstemaet, også da blir maskinutnyttelsen et problembarn. Tore Kaurin nevnte på siste medlemsmøte i Vestfold vegarbeiderforening at maskinutnyttelsen er for dårlig og må jobbes med. Tanker om å nedlegge maskinavdelingen kommer nok snart ut i en rapport, tenker jeg. Men før presenningen blir lagt på Ås vegsentral, så vil jeg si at ledelsen her snarest også må se på ressursbruken. Bedre ressursplanlegging må til.

I løpet av de siste årene har vi mistet snekkeren, tomteformannen og mens Johnny Haugerød var syk tok vi også jobben i smørehallen. Disse jobbene må jo også gjøres og det er vi i verkstedet som må ta dem. Vi går fra den ene jobben til den andre. Men det er vi som blir angrepet, det er vi som ikke takler forandring og fornyelse. Det er derimot slik at det er nettopp det vi gjør. Jeg synes vi er flinke til å hoppe på nye ting.

Men etter vurdering fra ledelsen trengte maskinavdelingen en mann (med tre års permisjon fra annen stilling i Vegvesenet) til jobben med bygningene. Hvorfor kan vi ikke bruke en fra avdelingen som har kjennskap til dette fra før, da slipper avdelingen å koste på kurs osv. Han som har den jobben flyr jo her oppe og spør oss allikevel! Tid og penger spart. Var det ikke økonomi vi snakket om?

Roald Johansen, maskinavdelingen

Kan du gi ris?

I Vestfolder'n nr. 11993 hadde Tore Kaurinen artikkel med tittel: "Tåler du ris".

Det kan da spørres, kan du gi ris? kan du gi ros?

Gode ledere behersker denne kunst. Dårlige gjør det ikke. Gode ledere har folket med seg uten tvang, dårlige har det ikke. Ut fra et slikt ståpunkt bør vi kanskje analysere. Hvem er gode og hvem er dårlige ledere.

Ris og ros må gis på rett sted, til rett tid og koordineres med kroppsspråket. Det er ikke noe som er så skadelig som å gi ros eller ris på feil sted, eller til feil tid. Hva som er rett sted, til rett tid er situasjonsbestemt, og en god leder vet når han skal slå til for å oppnå maksimal effekt. Tenk med deg selv, vet jeg når jeg skal slå til?

De som ønsker å sette litt inn i gi ros-, gi ris-problematikken kan med fordel lese om undersøkelser som er gjort på dette felt av Lewin, Lippert og White i de såkalte gutteklubbforsøkene.

Hvem har størst kompetanse, den som sier ja til alt det som kommer ovenfra uten å tenke, eller den som tenker selvstendig og sier: nei, hør nå her, dette er noe tull og det er ikke gjennomførbart på en skikkelig måte?

Toppledere spør, hvorfor følger ikke folket på grunnplanet opp våre signaler? Folket på grunnplanet spør, hvorfor tar ikke topplerne imot signaler fra oss? Det kan spørres, følger vi selv de signaler vi gir? og skjønner vi hva som foregår og tenkes i den andre enden?

Det er ikke sikkert at det teoretikeren har konstruert er gjennomførbart i praksis uten avslipninger i kanten. Det er langt mellom tankegangen på grunnplanet og i toppledelsen, og forutsetningene for å gjøre en fagmessig god jobb er vidt forskjellig

Gir målstyring båsmentalitet og lite samarbeid idet målet er viktigere enn sam-

arbeid? Vi har mange eksempler på at så er tilfelle. Kan det tenkes at målstyring kjøres så langt at det er viktigere å nå målet enn å se helheten? Det er sagt at det hjelper lite å vinne hele verden om vi tar skade på våre sjeler.

Toppledelsen forventer at de underordnede skal tåle kritikk, og utføre et arbeid til en fastsatt tid, men tåler den samme toppledelsen kritikk fra de underordnede og er de selv nøye med å besvare spørsmål fra de underordnede til fastsatte tider? Hva med de utredninger underordnede gjør og legger ned mye arbeid i og som overordnede gjør store forandringer på uten knapt å ha sett på saken?

Blir det en god leder av en skoleflink elev som går gjennom hele skoleverket og jobber som enkeltindivid for å oppnå best mulige karakterer? Kanskje er en som har endel skolegang, og som i tillegg har vært leder av speiderbevegelsen, idrettslag, tillitsmann på skoler/arbeidsplasser osv. bedre kunnskaper om ledelse og derfor burde hatt denne funksjonen?

Velger vi ut de rette lederne ved å se på faglig dyktighet og formell utdannelse, eller bør vi velge ledere som kan gi ris og ros til rett tid på rett sted, og som gjennom forskjellige ledelsesfunksjoner i samfunnet har vist at det har folket med seg. Jeg bare spør!

Audun Nordbotten



Helt åpent om områdeinndelingen:

- Hva kan vi bli bedre på?



Ca. 45 fram møtte på medlemsmøtet i Vestfold vegarbeiderforening hadde anledning til å komme med synspunkter i saken om ny områdeinndeling. Nils I. Skjevik og Tore Kaurin fra ledelsen deltok.

- Hva kan vi gjøre for å bli bedre i det vi mener vi bør bli bedre på?, spør Tore Kaurin på møte i Vestfold vegarbeiderforening tirsdag 19. januar der ny områdeinndeling var temaet. Har gruppa som har utredet rapporten fått galt mandat? Kan vi forbedre ting uten å gå til så store forandringer? Det er spørsmål som kom fram på møtet.

Jorun Sætre Bringaker

Assisterende vegsjef Tore Kaurin ville ikke si noe om sitt syn i saken om ny områdeinndeling. Han stilte på møtet med åpne kort og ville få litt mer kjøtt

på beinet før han tok standpunkt til saken. - Vi må ta vare på det som er bra, sier han, for vi har mange sterke sider i vår driftsfunksjon. Men hvordan kan

vi gjøre ting bedre?

Spørsmål om hvordan vi kan utnytte maskinparken vår bedre med de tre områdene som vi har i dag må vi finne svar på. Og hvordan kan vi på mest mulig måte nå våre mål? - Framkommelighet og tildels trafiksikkerhet er våre mål på driftsavdelingen, sier Tore Kaurin og legger til at det er for enkelt å hele tiden argumentere med at trivsel øker produktiviteten. Det er et godt miljø i drifta, men er det så rosenrødt som alle nå vil ha det til? Kanskje mandatet til gruppa kunne vært an-



Foreløpig er det helt åpent hva som vil skje med Sande og Verningen vegstasjon. Sande vil som kjent bli nedlagt, men vil det bli satt opp ny vegstasjon i Holmestrand?

nerledes. Det ble ikke sagt noe mer konkret i den forbindelse annet enn at det kanskje hadde vært bedre å forbedre det som finnes i dag.

Det kom fram endel motstand til rapporten på møtet og da særlig fra oppsyn og vegarbeidere fra utkantstasjonene Sande og Verningen. Det var tillitsvalgt Øyvind Lindseth fra vegarbeiderforeningen som redegjorde for argumentene fra vegarbeiderne. Det er etterhvert kjente argumenter, som f.eks. nærhet til lokalbefolkningen og kommunale virksomheter. Store roder som det blir vanskelig å opprettholde standarden på, tilgjengelighet og service, saksbehandlingstida blir lengre. Personell og kompetanse ble også nevnt, høy kompetanse i dag, god spredning, kort reiseavstand, utviklingsmuligheter. Når det gjelder økonomi stiller de spørsmål ved tallene i rapporten. Hva med servicebutikker? Rodelagene driver en slags form for servicebutikk i dag. Og til slutt og ikke minst det gode arbeidsmiljø, det vil bli dårligere ved omlegging til ett område.

- Det vi har brukt mange år på å bygge opp bør vi ikke rive ned, sier vegmester Odd Pape og legger til at han savner konsekvensanalyse i rapporten.

Flere grep tak i Kaurins uttalelse om mandatet. Er det mandatet som gruppa har fått galt? Spørsmål om vi ikke



heller bør se på hvordan vi har det i dag og finne ut hvordan vi kan få det bedre med det, ble tatt opp av flere.

Nils I. Skjevik svarte så godt han kunne og ga uttrykk for gruppas syn på saken og poengterte at saken på langt nær er avgjort. Det er mange brikker som må falle på plass hvis det går i retning av en forandring.

- Konklusjonen i rapporten gir meg et inntrykk av at vi har å forholde oss til enten et "ja" eller "nei" til ett område i stedet for tre i dag, sier formann i Vestfold vegarbeiderforening Bjørn Sørli til Vestfolder'n etter møtet. - Hvorfor har ikke gruppa fått mandat til å se på det bestående i første om-

gang, og gi mulighet for å vurdere større forandring ved et senere tidspunkt?, spør Sørli og legger til at han håper de signalene Tore Kaurin ga på møtet vil gi resultater i avgjøringsprosessen.

Ettersom Vestfolder'n forstår skal Vestfold vegarbeiderforening behandle saken videre med sine tillitsvalgte.

- De argumentene og tankene jeg har hørt her i dag bringer jeg videre med meg til ledermøtet, sier Tore Kaurin i sin avslutning på møtet. Jeg begynner å få litt mer tak i hva som er problemstillingen, men ønsker kanskje litt mer direkte tale på endel ting. Er tre områder riktig? Vi får se.

Bom montert på Ås

15. januar ble området på Ås lukket for alminnelig ferdsel. Det er montert bom på området og det blir nå vanskelig for uvedkommende å komme inn på området utenom arbeidstid. Den kan åpnes med "fjernkontroll" fra biler og maskiner og ved hjelp av drivstoffnøkkelen.

Gunnar Eriksen

Dette har vært drøftet noen ganger gjennom årenes løp, men ikke blitt gjennomført på grunn av de negative sidene som det medfører med tanke på brøytemannskapene.

Vegdirektoratet har i forbindelse med materialinspeksjon påpekt at vi bør gjøre tiltak som hindrer trafikk fysisk etter arbeidstid. Vi er derfor kommet fram til løsning med en bom som automatisk åpner og lukker - styrt av et ur før og etter arbeidstid på virkedager. Bommen kan åpnes ved hjelp av drivstoffnøkkelen som samtlige gule maskiner har til vårt tankanlegg på Ås.

Kåre Holtung fikk en ide om at vårt samband kan brukes for å fjernbetjene bommen. Det er mulig ettersom åpning starter på en kort impuls på under ett sekund, og våre radioer gir nok impuls når den får oppkall og er stilt på fraværfunksjon. Alle våre sambandsradioer har dermed "fjernkontroll" og slipper altså å gå ut av bilen for å åpne med nøkkel. Betingelse for å åpne bommen med radioen er koden, og en avstand fra bommen på mellom ca. 2 - 60 meter. Lukking skjer når bilen har passert.

Denne løsningen kan kanskje være grei for brøytemannskap på fjelloverganger rundt i vårt langstrakte land da



Nå er det satt en stopper for trafikk av uvedkommende til alle døgnets tider på Ås. Bom er montert og kan åpnes med "fjernkontroll" fra biler og maskiner og ved hjelp av drivstoffnøkkelen.

etaten har mange av våre gamle cn 502-radioer, og hvor kun mottakerdelen må være inntakt.

Erfaringen så langt er svært positiv for de fleste som har lovlig ærend utenom arbeidstid. Vi har litt problem med strømmen til en varsellampe som skal blinke når den går opp eller ned, men det regner jeg med Svein finner løsning på. I praksis er det ikke noe stort problem fordi bommen stopper umiddelbart når kjøretøyet passerer en nedfreset sløyfe under bommen.

Svein Svensvik har stått for montering av det elektroniske såvel som det mekaniske i bomhuset.

Vi håper at vi slipper tyveri fra området her som f.eks. lamper, batterier, radioer, verktøy eller annet. Det har jo vært noe gjennom tidene, og det stør-

ste tyveriet er en luftkompressor til en verdi av kr 250.000,- som hadde gått ca. 200 timer.

Det mest komiske innbruddet var i lastebilen som Odd Bergseter kjører til daglig. En natt var nemlig bakruta med gummilista tatt ut og lagt på taket like hel. Inne i bilen var det stjålet en kloss fra dashbordet som Odd oppbevarte kulepenner på!

Vi tror de fleste av våre kunder har forståelse for denne sperringen. Eventuelle spørsmål kan rettes til undertegnede.

Nye muligheter for trafikklys?



For en "gammel" lyskryss-saksbehandler er det en god trøst å se at denne verden også går videre. Nå har vi i noen år blitt fortalt (og kanskje har vi også opplevd) alle fordeler som finnes i fenomenet RUNDKJØRINGER. Her er det visst både avviklingen og sikkerheten bedre enn i tradisjonelle lyskryss. Men nå har bomstasjonene gitt nye muligheter for spennende løsninger. Vi har sett trafikklys med symboler for personbiler, for lastebiler og for utbrukte kø-fri-brikker, - men det virker som Rennfast har satt ny rekord. Her er det seks ulike lys for en trafikkstrøm. Dersom det hadde vært tilgjengelig lengre stolper kunne det muligens vært plass til åtte lys. Hvem tar utfordringen?

Finn E. Berg

34 Sogne-farere

Årets Vestfoldtropp til VM i landevegsløp ser ut til å bli omtrent like stor som fjorårets. 1. februar hadde 34 meldt sin uforbindtlige interesse til løps-oppmann Øystein Ludvigsen.

- Vi har hatt en del forespørsler fra folk som vil delta på turistbasis, sier Øystein. Dersom det blir plass i buss og på hotell er vi åpne for å ta med disse, forutsatt at de betaler full pris for overnattingen. Øystein understreker ellers at desom ikke har meldt seg på kan komme inn på lista om de ringer 033 71 823 så raskt som mulig.

Følgende er påmeldt: Astrid Barkost, Jenny Hagen, Stein-Egil Ødegård, Erik Thomassen, Finn Erling Berg, Bjørn Andersen, Wenche Johansen, Turid Åsenden, Tore Kaurin, Marit Wroldsen Dahl, Sissel M.D. Tørnby, Niels A. Lindholm, Øyvind Røed, Espen Alme, Birgit Rønningen, Finn Carlsen, Hjermund Martinussen, Anne Mai Presthaug, Øystein Ludvigsen, Rolf Sikveland, Arild Vestbø, Hilde Kristiansen, Reidar Jørgensen, Eva Preede, Trond Haugstad, Inger Engelsen, Stein Linnestad, Anne Hov, Norma Enes, Anne M. Økstad, Per Stangø, Bente Huseby, Karl Høiland og Audun Nordbotten.



34 mer eller mindre spreke Vestfoldinger tar turen til vårens store idrettsbegivenhet: VM i landevegsløp i Sogn.

Sprek 90-åring

- Velkommen Lepperød, var de ordene vi ble møtt med på trappa da vi mandag 18. januar kom på bursdagsbesøk hos pensjonist Sverre Baklie i Svarstad. Den tidligere anleggsarbeideren fyllte 90 år den dagen og var i sprudlende humør og selvfølgelig meget stolt over å få besøk av vegsjefen.

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n var sammen med vegsjef Johan Lepperød i 90-års jubileum hos Sverre Baklie i Svarstad mandag 18. januar. Vi ble møtt på trappa av en sprek og humørfyllt 90-åring. Gjensynet med vegsjefen var meget rørende, det var som to gamle venner treffer hverandre igjen etter mange år. Og det har seg nemlig slik at de jobbet sammen for mange år siden, på 50-tallet, på anlegg i Oslo-området. Da hadde Johan Lepperød sommerjobb i Vegvesenet og kjørte dozer.

Sverre Baklie fortalte oss at han begynte i Vegvesenet som vegvokter like etter krigen. Det var den gang vegvokterne var tilknyttet lensmannen i bygda. Det var der han fikk sin lønning, men ellers så hadde han ikke noe særlig kontakt med lensmannen. Og senere overtok jo som kjent Vegvesenet ansvaret for vedlikeholdet av disse vegene. Baklie hadde sitt område i Svarstad, på østsiden av Lågen og det var en strekning på ca. en mil. Den gangen var det rive og spade som var arbeidsredskapene og han bruktesykkel som framkomstmiddel. Omsommeren ble det mye lapping og det var vanskelig å holde grusen på vegen. Den rakte de sammen i hauger. Vinterstid var det brøyting på den svingete og smale vegen med liten lastebil. Men det ble mye måking for hånd for vegen føyket stadig igjen. - Vi fikk kjef



90-åringen Sverre Baklie er sprek og humørfyllt pensjonist. Her sammen med Johan Lepperød på sin 90-årsdag 18. januar.

hvis vi ikke hadde vegen i orden og åpen, sier Baklie og legger til at han hadde kontakt med Eilef Hellem på vegkontoret den gangen. Hellem var ute og inspiserte en gang i blant. Baklie kan også huske tiden da de brukte hester og Teien plogen. Han fortalte oss at han hadde vært med til Sande og hentet en slik plog en gang.

Som vegvokter hadde han ikke fast jobb og da det var lite å gjøre en gang, reiste han ned til Brunlanes og snakket med Brekke og fikk jobb på anlegget med en gang. Da ble det jobbing på anlegg i Oslo-området og han reiste bare hjem til Svarstad i helgene. Men det hendte også at han ble igjen på brakka sammen med resten av anleggs-

gjengen i helgene. Anleggsarbeidene der besto av mye sprenging, det var enormt med stein. Det var tøffe skytebaser i Vegvesenet den gang. Ved sprenging ble det ikke benyttet mye tildekking, det bare smalt til.

Etter en stund i Oslo snakket han med Hellem og fikk jobb i sørfylket hos Fjellbo. Senere ble det bru anlegg som ble Bakelis arbeid. Den siste brua han var på var Flåte bru i Skoger før han ble pensjonert i 1971.

VEGA - Fotball

Innendørstrening for både damer og herrer er igang. Etter en dugnadsjobb har vi fått penger til å leie Barkåkerhallen igjen. Hallen er leid fram til 31. mars 1993.

Treningen vil være hver onsdag fra kl. 1600 - 1700.

Det var ikke så mange som benyttet muligheten i fjor, så vi håper det er flere som stiller opp i år.

Oppmennene

Livet kan bare forstås baklengs, men det må leves forlengs.

Godordet

Takk

Jeg vil takke for hyggelig påskjønnelse etter 40 år som ansatt i Statens vegvesen Vestfold.

Ivar Antonsen
driftsområde 01

Skidag

Vega vil arrangere skidag lørdag 13. februar på Botnestua i Holmestrand.

Innbydelse er sendt ut.

Skigruppa

HMS-hjørnet



Denne spalten er ment som et informasjonssted for HMS-arbeidet i Statens vegvesen Vestfold. HMS er 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.

Skader i 1992 - nytt skademeldingsskjema i 1993

Skader i 1992

I 1992 ble det rapportert om 10 skader. De siste 5 år har skadeantallet ligget mellom 8 og 14 skader pr. år.

Skadene i 1992 fordelte seg slik på de forskjellige avdelingene:

Anlegg (inkl. bru) 4 skader

Maskin, 2 skader

Plan, 1 skade

Drift, 3 skader

5 av skadene medførte fravær/sykemelding på tilsammen 30 arbeidsdager.

Ingen av de skadede oppgir feil/svikt ved teknisk utstyr som skadeårsak.

Skadene viser at det er den enkeltes oppførsel og oppmerksomhet i egen arbeidssituasjon som er utslagsgivende. Årsaken til de fleste skadene oppgissom hendige uhell, og skyldes menneskelig svikt. For eksempel hadde fire av skadene snubling/fall som årsak.

Selv om arbeidsledelsen (anleggsleder, vegmester og andre) formelt sett er ansvarlig for sikkerheten, har også den enkelte arbeidstaker et selvstendig ansvar for sin egen sikkerhet.

Nytt skademeldingsskjema

Vegdirektoratet har innført et nytt skademeldingsskjema som skal benyttes fra 1. januar 1993. Endringene i forhold

til det gamle skjemaet er ikke store, men de viktigste er nevnt her:

- Skjemaet skal også benyttes ved tilløp til skader/ulykker.

- Kostnadene ved ulykker eller tilløp til ulykker skal angis.

- Det skal gis en karakter fra 1 til 5 i post 11 (farlige handlinger) og post 12 (farlige forhold). Karakteren 1 er utmerket og karakteren 5 er slett standard.

Skademeldingsskjema og informasjon er sendt alle avdelingsledere. De nye skjemaene kan fåes ved henvendelse til meg.

Martin Pedersen

Det skjer i februar

Det skjer i februar

Driftsavdelingen

Skilt:

Refleksutskiftinger på rv 306 - 307. Skilt for telerestriksjoner på alle riks- og fylkesveger.

Område 2:

Rv 312, utbedringsarbeid.

Vintervedlikehold: skiltvask, kanstolpevask/reflekspisk, kantlinje spyling, repisking, snørydding/salting, feing. Skiltvedlikehold/repasjon.

Område 3:

Vanlig vintervedlikehold.

Laboratoriet:

Kontroll anlegg: Rv 19 Horten - Borre, E 18 Gutu. Kontroll bru: Kloridmålinger på 10 bruer. Dekkekontroll på Vrengen bru. Kontroll drift: Rv 312 Borgen, Ringvegen Sandefjord, rundkjøring.

Trafikant- og kjøretøy

Arrangerer regionalt kompetansegivende kurs for Fase 2 lærere på glattkjøringsbanen på Geitryggen i Skien. Kurset arrangeres i samarbeid med vegkontorene i Telemark og Buskerud. Statens trafikklærerskole i Stjørdal er ansvarlig for selve kurset. 10 Vestfold-lærere vil delta. Kontaktperson i Vestfold er Leif Gjestad.

Anleggsavdelingen:

Rv 19 Horten - Borre. Miljøtunnelen: På takplata støper vi fra syd 72 m og fra nord 98 m som tilsammen gir 170 m takplate støpt i februar. Med dette har vi støpt totalt 603 m av takplata. I bunnplata støper vi 72 m fra syd og 60 m fra nord. Dette gir 132 m støpt bunnplate i februar måned. Total lengde bunnplate blir 372 m.

VA-ledninger: Egenregi: Det jobbes fremdeles på va-ledningen i nordre del av anlegget. Entreprise: Va-ledning fra Rørestrand til Vold avsluttes 15. februar. Va-ledning fra Steinsnes til Vinden startes opp.

Gratulerer

65 år:

Halvor Garvik, 8 februar

75 år:

Kristoffer Dannevig, 8. februar

Velkommen

Grethe Bodholt, kontrollingeniør
bruprojektering

Øystein Lønn Nilsen, anleggsgartner

Endring av arbeidsområde:

Henning Nilsson, tilsatt som sjåfør i driftsområde 1

Arne Johansen, tilsatt som sjåfør maskinavdelingen/anlegg