

Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 3, 20. årgang, 2. april 1993

Kranselag på miljøtunnelen



Vegsjef Johan Lepperød fikk overrakt bilde fra gutta på miljøtunnelen under kranselagsfesten i teltet på tunnelen.

Nå er siste støp på taket av miljøtunnelen anlegget Horten - Borrelagt og det ble selvfølgelig feiret med kranselag. Grillmester Trond Bårnes med hjelp av Helge Sogn og Monica Ellingjord serverte nygrillet lam med tilbehør til de ca. 50 innbudte personer som hadde funnet vegen til anlegget 19. mars. Langbord var dekket i teltet på taket av tunnelen. To lærlinger fikk utlevert sine fagbrev av vegsjef Johan Lepperød.

Side 3



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
033 71 704/705



Biltilsynet med
nyåpnet kontor
i Sandefjord

Side 15



Statens vegvesen
bygger for
Kongen

Side 22

Krøsus

Side 6

Fra vegslusk til statsjapp?

Mange har reagert positivt på anleggssjef Karl Høilands artikkel i forrige utgave av Vestfolder`n der han spør om det er i ferd med å bre seg en jappekultur i etaten vår. Karl peker på fenomener som overforbruk av reise- og overtidsmidler og rundhåndethet når det gjelder anskaffelser av utstyr.

Statens vegvesen forvalter store biter av samfunnskaken. Knappt noen etat investerer eller forbruker så mye pr ansatt hode som oss. I 1992 dreide det seg om rundt 1 mill. kr. for hver person. Dette betyr selvfølgelig ikke at vi sløser, men at i vår sektor spiller kapitalen en vesentlig større rolle enn arbeidskraften. Beløpene må ha ganske mange nuller bak seg før de gjør inntrykk på oss.

I en slik situasjon er det fort gjort å bli fartsblind. Når etaten bruker innpå halvannen million hver eneste arbeidsdag, har vi vanskelig for å hisse oss opp over unødvendig ekstravaganse når det gjelder reiser, kurs, overtid og utstyr.

Spørsmålet blir likevel hvilken standard det er riktig å legge til grunn. Dels dreier det seg om hva som er moralsk i forhold til det samfunnet som betaler for gildet. Dels dreier det seg om hva som er klokt ut fra omgivelsenes reaksjoner.

I andre deler av offentlig sektor må det snus på kronene hele tida. Reise- og overtidsbudjettene er magre, og man må klare seg med antikvert utstyr. I media har vi sett eksempler på skolebøker som faller fra hverandre og opererer med direkte villedende opplysninger. Helsekøene er fortsatt et samfunnsproblem. **I forhold til denne virkeligheten har vi lagt lista høyt i Statens vegvesen.** Vi mangler ikke stort når det gjelder datautstyr. Kjøretøyene vi kjøper inn tilfredsstillende fleste ønsker, ihvertfall når det gjelder ekstraustrustning. Vi bruker store beløp på å fiffe

opp vårt eget ytre og på kunst på vegger og i korridorer på vegkontoret. Årsfestene er generøse. Vi betaler utdanning for våre ansatte og sender vegsjefen til USA i bortimot ett år. Av 330 vegfolk i Vestfold har rundt 120 tjenestetelefon og 60 mobiltelefon. Hvor mange er det i andre etater?

Selvfølgelig sitter jeg i glasshus. Og det gjør vel de fleste av oss. Det er vel derfor det ikke er så helt lett å gripe fatt i saker som dette. Vi har det godt i Statens vegvesen, selv om lønna ikke er allverden. Og vi synes vi fortjener de godene vi har. Kanskje burde vi likevel være interessert i å se nærmere på en del av utvektene. Gjør ikke vi det, kan det være fare for at andre vil gjøre det.

Jeg mener ikke at vi skal slå inn på en asketisk linje tilsvarende den nøden har tvunget andre til å godta. Men vi bør være oppmerksom på at vi alle, uansett hvor vi befinner oss i organisasjonen, står i fare for å bli fartsblind. Derfor må vi ha en klar forståelse av hvor grensene går. Hva tjener Statens vegvesen? Hva er overforbruk? Her har ledelsen et klart ansvar.

Japp er et skjellsord. Og derfor skal man være forsiktig med å bruke det. Selvfølgelig kan ikke det vi bedriver i Statens vegvesen på noen måte sammenlignes med de ville tilstandene vi opplevde i finans- og næringslivskretser for noen år siden. Et fellestrekk er vel kanskje likevel at bakkekontakten ikke er så god som den burde være. Og det er i så fall trist for en etat med så jordnær og nøysom bakgrunn som vår. Hva ville vegslusken fra førkrigstida ha tenkt om de hadde fått et glimt inn i vår virkelighet i dag?

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

Kranselag med grill-lam

Grillmester Trond Bårnes viser framsinekokkekunster for Johan Lepperød under feiringen på miljøtunnelen. Grilllet lam stod på menyen og alle koste seg inne i teltet som står på tunneltaket.



- Dette kaller vi et kranselag, for nå er taket lagt, sa Gunnar Hasle da ansatte på anlegget Horten - Borre var samlet til grillfest i teltet på miljøtunnelen. Grillmester Trond Bårnes og medhjelperne Helge Sogn og Monica Ellingjord jobbet iherdig i varmen for å holde alle de ca. 50 menneskene med nygrillet lam og pølser.

Jorun Sætre Bringaker

- Det heter jo kranselag når taket er ferdig på en bygning, derfor kan vi også kalle dette for et kranselag, sa prosjekterleder Gunnar Hasle til for-

samlingen som var samlet i teltet på tunnelen for å feire at siste støp på taket på miljøtunnelen var lagt.

Det ble i den anledning servert nygrillet lam og pølser med råkostsalat og potetsalat samt noe å drikke til. Mesterkokken Trond Bårnes var i fin form selv om han hadde stått ved grillen siden 06.30 om morgenen. Sammen med medhjelperne Helge Sogn og Monica Ellingjord jobbet de hardt i varmen fra grillene for å holde ca. 50 mennesker med varm, nygrillet mat.

Avdelingsleder Karl Høiland og leder på bruseksjonen Einar Lunde takket for fin innsats og synes nesten det var leit at de var ferdige, for det hadde vært en fin gjeng å jobbe med og arbeidet hadde gått helt knirkefritt. Framdrif-

ten hadde vært meget god og de ligger ca. 14 dager foran tidsskjemaet.

Samtidig som siste jobb på tunneltaket ble behørig feiret, hadde også vegsjef Johan Lepperød en annen oppgave denne dagen. Vi har nemlig hatt to jenter i lære i bygg- og anleggsgaget de siste tre årene. Monica Ellingjord og Heidi Haugland. Begge har nå avsluttet sin praktiske fagprøve. Monica har tatt sin prøve i forskaling, mens Heidi har rørlegging som sitt arbeidsområde. Johan Lepperød delte ut fagbrevne og gratulerte med bestått prøve. Vi gratulerer!

Vi skal fremdeles ha arbeid igang på miljøtunnelen. Det gjenstår ca. 200 m i bunnen. Gjennomslaget skal vel også feires?

Målstyring er også delegering

1993 blir det første virkelig årsplanstyrte året i virksomheten vår. I alle fall om vi lykkes i å gjennomføre det vi har satt oss fore. Alle seksjoner og avdelinger har nå egne årsplaner, og totalt er det registrert over 1000 mål på ulike nivåer som vi skal nå før året er omme.

Skal dette lykkes er det helt nødvendig at vi også får systematisert delegeringen av ansvar og oppgaver fra vegsjef til avdelingsledere, fra avdelingsledere til seksjonsledere og videre ut i organisasjonen. Dette frigjør også tid og oppmerksomhet til andre oppgaver som f.eks. personaloppfølging og strategiutvikling.

Målstyring skal gjøre at effekten blir større av ressursinnsatsen vår. Og det vil medføre større ansvar for den enkelte. Man vil ikke lenger i samme grad som før få beskjed om *hva* man skal gjøre, men snarere *hva* man skal oppnå og hvilke rammer man skal forholde seg til. Så blir valget av virkemidler mer opp til det utøvende ledd. Og vanligvis er det jo der ekspertisen sitter.

Målstyringssystemet starter helt på toppen. Det har så langt ført til langt klarere ansvarsdeling mellom Vegdirektøren og vegsjefene. Det hele er nedfelt i kontrakter for 1993 som er underskrevet av begge parter. Bl.a. med utgangspunkt i dette har vegsjefen i Vestfold satt krav til de respektive avdelingslederne med hensyn til hva som skal prioriteres i 1993 og utpekt ulike satsingsområder.

Avdelingene har for sin del fulgt dette opp gjennom utarbeiding av konkrete årsplaner for sin egen virksomhet, hvor hver seksjon, hvert område og hver stasjon har vært involvert.

Like viktig som planleggingen er rapporteringen. Det er definert en egen prosedyre for rapportering av hvordan arbeidet gjennomføres hver fjerde måned. Vegsjefen har bedt om rapportering til seg på en del sentrale områder, og noe av dette videreføres også til Vegdirektøren.

Systemet er altså på mange måter i funksjon, men nå er det viktig at den desentraliserte årsplanleggingen etterfølges av en delegering av ansvar fra vegsjef til avdelingsledere. Dette arbeidet er satt i gang, bl.a. med grunnlag i organisasjonsutviklingsarbeidet vi var i gjennom i 1991.

Det er viktig at det her ikke bare avklares hvordan ansvar og oppgaver skal fordeles, men at man også ser nøye på hvilke muligheter dette gir til ytterligere delegering, og at man utnytter disse. Delegering fra vegsjef gir også mulighet til å følge opp med tilsvarende på egen avdeling mot seksjonsledere og de ansatte for øvrig.

Delegering er viktig av mange grunner. En av dem er at det frigjør kapasitet hos vegsjefen og hos avdelingslederne til å ta seg av de viktigste lederoppgavene. Tilgjengelighet og tilstedeværelse har vært mangelvare hittil blant lederne, og mange har kritisert dette. Skal vi skjerpe oss her - og på andre områder - er det helt nødvendig at vi avlaster vegsjefen og avdelingslederne for en del av de oppgavene de sitter med i dag.

Skal målstyring og årsplanlegging ha noen mening er det ellers helt nødvendig at avdelingene skjerms mot nye, uventede oppgaver i løpet av planperioden. Man må nå få konsentrere seg om å gjennomføre det man er pålagt gjennom årsplanen. Eventuelt nye oppgaver vil måtte føre til at andre oppgaver nedprioriteres eller tas ut av planen.

Årsplanarbeidet har involvert mange. På planavdelingen har alle vært med og engasjementet stort. Det ville være et helt galt signal til disse om man nå ikke satte alt inn på å gjennomføre de planlagte tiltakene uten alt for store endringer. Motivasjonen for å lage ny årsplan til høsten ville bli svekket, og likedan den positive interessen for avdelingens og etatens virksomhet som dette arbeidet har medført.

Tore Foss

Miljøgaten sluttføres



Arbeidene i Storgaten i Horten er i gang igjen etter vinteren.

Arbeidet med miljøprioritert gjennomkjøring i Storgaten i Horten er nå i gang igjen etter vinteren. I november skal hele anlegget være ferdig, og da vil det være lagt ned over 10 mill. kr. i prosjektet.

Det er på strekningen fra Salmakergaten til Grønligate arbeidet nå er kommet i gang. I første omgang legger Borre kommune ned ny vann- og avløpsledning i gaten. Etter at vegen er bygget opp igjen vil vi komme inn med steinsetting, beplantning osv.

Seinere i år vil områdene fra Torvgaten og opp til "byrommet" ved Metodistkirken stå for tur. Her vil det bli en spesiell utforming som understreker det spesielle ved denne plassen.

Klart for vegcup igjen

Hele 18 herrelag og 15 damelag er påmeldt til årets fotball-cup. Det vil si at ca. 500 fotballgjerne vegvesenfolk vil møtes til kamper i Trondheim i dagene 4. og 5. juni. Det er vegkontorene i Nord- og Sør-Trøndelag som i fellesskap har ansvaret for gjennomføringen av dette gigantarrangementet.

Arrangementskomiteen har det hele under full kontroll og lover at alt skal fungere prikkfritt fra første avspark. - Kampene spilles på Lade fotballanlegg i Trondheim, der alt ligger godt til rette for å ta imot et så pass stort arrangement. Innkvarteringen blir i sentrum med gangavstand til alle tiltak utenom fotballbanen, sier arrangementsgeneralen Ola Rostad som ber oss legge til at deltakerne ønskes velkommen til glade fotball dager i Trondheim.

Endringer på Plan

Ulf Haraldsen går fra seksjonslederstillingen på vegplan til tilsvarende på trafplan. Med seg tar han arbeidsfeltet miljø med medarbeiderne Eva Pree-de og Tore Hodnebrug. Øystein Ludvigsen blir ny seksjonsleder på vegplan.

Erik Thomassen

Øystein tar steget fra stillingen som prosjektleder på E 18 Nord til seksjonslederstillingen.

Endringene på plan har sammenheng med at Aage H. Carlsen har søkt to års permisjon fra sin stilling som seksjonsleder på trafplan. Endringene er allerede gjennomført.

På grunn av økt arbeidsmengde trenger planavdelingen større personellressurser, og det er derfor lyst ut fem ledige to-års-engasjementer på avdelingen. Fire av disse skal plasseres på trafplan, den siste på vegplan.

Sydoverveien åpnes 22. okt.

Det er nå klart at nye riksveg 19 fra Borre kirke til Horten havn blir åpnet fredag 22. oktober. Dette er en måned tidligere enn opprinnelig planlagt. God framdrift på miljøtunnelen er årsaken til at dette er mulig. Vegen kommer også til å bli billigere enn budsjettert. Hvor store innsparingene er vil ikke anleggsledelsen ut med ennå. Effektiv drift og lave priser i byggemarkedet er årsaken til at man kan komme ut lavere enn budsjettert.

32 siffer i fülle ut:

Gjør deg kjent med KONTOSTRENGEN!



Ikke er den streng. Ikke er den bøyelig. Den er ikke en gang noe særlig å se på. Den er tykk, i alle fall dokumentasjonen for den. Kontostrengen i KRØSUS egner seg ikke til å binde sammen hesjestaur. Men den er et eminent redskap for å binde sammen tall og annen informasjon om virksomheten i Statens vegvesen. Kontostrengen er selve nøkkelen til KRØSUS!

Torbjørn Wilhelmsen, Hordaland vegkontor

Kostnadsstrengen erstatter det som i PBR er kjent som kostnadssted, varenummer, prosess og kostnadsart. Oppbyggingen av kontostrengen følger en klar logikk som er velprøvd. Blant annet tilknytter kontostrengen alle økonomiske tall til rett sted i en

kontoplan som tilsvarer kravene i Norsk Standard for regnskapsføring. Men oppbyggingen av den nye kontostrengen skiller seg såvidt mye fra løsningene i PBR at ikke alt Vegvesenet ønsker seg kan tilpasses KRØSUS med et fingerknips.

Krøsus

Kontostrengen er satt sammen av i alt sju felt (segmenter) som hver har en rekke sifre som er viktige for kodingen:

1. Ansvarsområde

sier noe om hvilken organisatorisk enhet som har skapt tallgrunnlaget; om det er Biltilsynet i Larvik, tegneseksjonen eller E 18-anlegget. Feltet har fire siffer som angir avdeling, område, seksjon og kontor.

2. Vegnummer

skiller mellom E (europaveg), R (riksveg) og F (fylkesveg). Dette feltet har

også fire siffer hvorav det første altså er en bokstav. For øvrig skiller ikke dette feltet seg vesentlig fra dagens.

3. Prosjektnummer

har til sammen fem siffer. Oppbyggingen av dette feltet er ikke helt avklart med hensyn til inndeling i hovedparsell og underparsell. Men siktemålet er å få til unike prosjektnummer for hvert fylke.

4. Artskonto

er et felt med fire siffer. Første siffer koder summene til rett sted i kontoplanen og får følge av hhv. balansekonto (eiendom og gjeld/egenkapital) og resultatkonto (som sier noe om det økonomiske resultatet av virksomheten).

Artskoden er delt inn i åtte klasser fra 1000 til 8999. Alt som begynner på 1 omfatter eiendom, 2 går på gjeld og egenkapital, 3 på driftsmidler, 4 på materialer, varer og fremmedytelser (f.eks. kjøp av konsulenttjenester), 6 og 7 på andre driftskostnader og 8 omfatter finansinntekter og -kostnader.

Selv om artskodene gir rom for nesten 8000 koder, er det bare et fåtall som skal brukes. F.eks. er 1810 konto for fartøyer og skip, mens neste konto er 1820 som omfatter biler. Noen steder brukes alle fire sifferne, f.eks. under gebyrer er 3353 dagprøvekjennermerker, mens 3354 er påskiltingsgebyr.

5. Prosesskode

har i alt fem siffer som viser hvilken type arbeidsoppgaver som er utført. Det skilles mellom forvaltning og produksjon. Førstesiffer er detsamme som i ansvarsområdekoden. Arbeidet med prosesskoder er ikke avsluttet.

6. Materialnummer

er det største feltet med åtte siffer. Hver enkel maskin og kjøretøy skal ha sitt nummer. Materialnummeret erstatter dagens kostnadssted på maskinavdelingen.

7. Fylkesnummeret

er enkelt og har kun to siffer. Vestfold får fylkesnummer 07.

Forenklet registrering

Hordaland er pilotfylkesammen med Akershus når det gjelder KRØSUS. De ligger derfor et stykke foran når det gjelder gjennomføringen.

- Det er mange koder til de i alt 32 ulike sifferne i kontostrengen. Men i det daglige arbeidet mrd registrering av bilag vil man kunne benytte delvis forhåndsdefinerte bilder som kan forenkle en del av registreringsarbeidet. Likeledes vil brukerne få tilgang til en rekke og aktuelle standardrapporter med enkle tastetrykk. Men systemet er også tilrettelagt for opphenting av data på tvers av vanlige rapportområder, sier Åshild Alvsåker som har arbeidet med kontostrengen både lokalt og sentralt i prosjektet.

Kontostrengen på avdelingene

Hvordan vil så bruken av kontostrengen fungere på avdelingene? Vil man måtte kunne betydningen av 32 felt for hver enkelt registrering?

- De mest vanlige feltene for oss på Drift blir vegnummer, prosjektnummer, ansvarsområde, artskoder og prosessnummer. Det første nummeret i prosesskoden vil for Drift bli 3. Resten av koden vil for en stor del følge dagens prosesskode, sier Magne Heggland på Drift i Hordaland.

- Det er i hovedsak tre deler som blir viktig for oss på Maskin; materialnummer, ansvarsområde og art, sier Halvor Søreide. - Dagens maskinnummere vil for de aller fleste maskingruppene bli det samme i KRØSUS som det er i PBR. I ansvarsområdet kan man følge med i den økonomiske utviklingen i de ulike seksjonene på maskin eller på oppsynsmannsområdene. Når det gjelder art vil vi identifisere kostnad

eller inntekt; maskinleie, drivstoff, vedlikehold og avskrivning. Men vi kan også føre inntekt eller kostnad på andre deler av kostnadsstrengen som prosjekt eller prosess hvis det er ønskelig, sier Søreide.

- Feltene som i hovedsak vil bli brukt hos oss på Anlegg er vegnummer, prosjekt og prosess. Prosess blir som i dag, men med et 2-tall foran. Bruken av prosjektfeltet er ikke endelig avklart. Avdelingen ønsker å bruke dagens system med hovedparsell og underparsell. Men det kan se ut for at en da mister muligheter i forhold til å bruke unikt løpenummer i dette feltet i alle avdelingene, sier Preben Mossin.

- På Administrasjonsavdelingen er det særlig ansvarskode, artskode og prosesskoder som blir viktig, sier Mette Myrmell. - Også prosjektfeltet vil bli viktig når man skal følge opp enkelte arbeider.

HUSK

Vegas vårfest

Fredag 30. april 1993 kl. 19
i Eik IFs klubbhus

Aperitiff, reker m/tilbehør, dans
Påmelding til Wenche Johansen,
tlf. 033 71 747 innen 19.april
Festkomiteen

E18 og sykkel i sentrum

Det er i budsjettforslaget foreslått bevilget 200 mill. kr til riksveginvesteringer i 1994. Det er satt av 101 mill. kr til E 18 i nordre Vestfold. Det er imidlertid usikkerhet knyttet til framdriften på dette prosjektet grunnet klagene på hovedplanvedtaket som nå er til behandling i Samferdselsdepartementet. Blir det full utbygging av dette anlegget etter kombinasjonslinjen vil Vestfold sannsynligvis bli tilført ytterligere midler i 1994. Strekningen i Vestfold fra Buskerud grense til Heland er kostnadsberegnet til 1740 mill. 94-kr.

Morgan Eklund

Det er foreslått bevilget 96 mill. kr til andre tiltak i 1994. Dette er en betydelig økning i forhold til foregående år. Den sterke satsingen på sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy og Transportplanen for Tønsberg er medvirkende årsaker til det høye aktivitetsnivået. Det er også satt av betydelige beløp til trafiksikkerhetstiltak, miljøtiltak og planlegging under sekkeposten andre tiltak.

Drift/vedlikehold av riksvegnettet

Det er i budsjettforslaget foreslått bevilget 105 mill. kr til drift av riksvegnettet i 1994. Av dette vil ca. 40 mill. kr gå til det trafikkrettede vedlikeholdet. I dette inngår bl.a. oppmerking, skilting, vintervedlikehold, vedlikehold av tunneler, grøntarealer, rasteplasser m.m. Det er også satt av ca. 40 mill. kr til strukturelt vedlikehold. Disse midlene går i hovedsak til dekkelegging, men også til grøfing og vedlikehold av bruer. Det er også foreslått satt av 4,8 mill. kr til utbedringer i 1994.



Vegsjefens budsjettforslag medfører sterk satsing på sykkel, miljø og trafiksikkerhet ved siden av E 18-utbyggingen. Forslaget går nå til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet.

Administrasjon

Det er forutsatt at bevilgningene til administrasjon vil ligge på 1993 nivå. D.v.s. at bevilgningen vil være på ca. 45 mill. kr fordelt med ca. 33,5 mill. kr til lønn og 11,5 mill. kr til varer og tjenester. Innføringen av nytt økonomistyringssystem (KRØSUS), trafikant- og kjøretøyavdelingens tilpasning til EØS og usikkerheten knyttet til E 18 i nordre Vestfold m.h.t. bemanningssituasjonen vil være sentrale problemstillinger i 1994.

Trafikant- og kjøretøy

Trafikant- og kjøretøyavdelingen har sine hovedoppgaver i generell kjøretøykontroll, kjøreskoletilsyn, avvikling av førerprøver og forebyggende trafiksikkerhetsarbeid. Avdelingen har også ansvar for kjøretøyregistrering og utstedelse av førerkort. Tilpasning til EØS-reglement og nye kontrollrutiner vil være viktige oppgaver i 1994. I 1994 vil man også legge opp til en

sterkere satsing på forebyggende trafiksikkerhetsarbeid i et tverrfaglig samarbeid med vegetaten, kommuner, fylket og andre eksterne samarbeidspartnere.

Maskin

Maskinavdelingen skal være en serviceavdeling for Statens vegvesen. Avdelingen har maskiner og utstyr for allmen beredskap, anleggsmaskiner samt mindre maskiner og utstyr. I tillegg driver man eget verksted og har ansvar for bygninger og sambandsutstyr.

I 1994 er det planlagt investert 6,5 mill. kr i maskiner og utstyr og 1,45 mill. kr i driftsbygninger. Målet for maskinforvaltningen er at virksomhet uten konkurranse skal drives i balanse og den konkurranseutsatte virksomheten skal drives i balanse eller med overskudd. Maskinforvaltningen forventer å drive med overskudd i 1994.

Dette står vi for når det gjelder intern-info:

I september la en arbeidsgruppe nedsatt av Vegsjefen fram en rapport om intern-informasjonen og kommunikasjonen mellom ledelse og ansatte. Vegsjefen har nå trukket sine konklusjoner i saken, og disse har fått form av en policy-erklæring som skal legges til grunn for fremtidig årsplanlegging på avdelingene. Det understrekes at målene skal oppfattes som langsiktige. Man vil ikke kunne nå dem uten en betydelig innsats fra mange parter.

PRINSIPPER

- * God intern kommunikasjon og informasjon er en nødvendig forutsetning for at virksomheten skal nå sine mål
- * God intern kommunikasjon og informasjon skaper grunnlag for trivsel og produktivitet
- * God intern kommunikasjon og informasjon gir grunnlag for god ekstern kommunikasjon og informasjon
- * Informasjon er i utgangspunktet et ledelsesansvar
- * Ansvar er primært knyttet til linjen, men det påhviler også alle ledere et ansvar for å informere på tvers om egen virksomhet
- * De ansatte har ansvar for å be om og søke informasjon der den fins
- * Linjen er den viktigste informasjonskanalen
- * Muntlig informasjon er i regelen bedre enn skriftlig
- * Den skriftlige informasjonen er i første rekke et supplement til muntlig informasjon og kommunikasjon

MÅL

Følgende langsiktige mål gjelder for intern informasjon og kommunikasjon:

I. Ledelsesinformasjon

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

II. Kommunikasjon

Det skal legges opp rutiner som sikrer og synliggjør tovegs kommunikasjon mellom ledelse og ansatte

III. Arbeidsinformasjon

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

IV. Resultatinformasjon

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

V. Administrativ informasjon

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

VI. Sosial informasjon

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

MIDLER

- * Linjen er den viktigste informasjonskanalen. Alle ansatte skal ha anledning til å treffe sin nærmeste overordnede i møte minst en gang i måneden
- * Vegsjef eller ass. vegsjef har ambisjoner om å delta i møter på avdelings-, seksjons-, områdenivå (eller tilsvarende) slik at alle ansatte skal ha anledning til å treffe en av dem i møtesammenheng en gang i året
- * Vegsjef/ass. vegsjef og avdelingsledere vil legge vekt på å bedre mulighetene for uformell kommunikasjon med ansatte
- * Intern-konferanser med deltakelse fra flere avdelinger bør arrangeres en gang i året
- * Den skriftlige informasjonen skal komme hyppig, holde god kvalitet og sikre at alle ansatte får tilgang til den mest nødvendige informasjonen om etatens virksomhet

Ingen endring på Vestfolder`n foreløpig

Det skal gjennomføres en leserundersøkelse før det tas endelig standpunkt til hva som skal skje med Vestfolder`n. Som kjent foreslo intern-info-utvalget en omlegging til 6-8 utgaver i året med økt satsing på rask og kortfattet informasjon innemellom

Drøftinger eller forhandlinger?

Det er uenighet mellom organisasjonene og ledelsen om prosedyren som er fulgt og skal følges i forbindelse med driftsområdesaken. Som kjent konkluderte vegsjefen under ledermøtebehandlingen med at vi fra 1. januar 1994 skal gå fra tre til to driftsområder, noe som medfører at Sande vegstasjon blir lagt ned og det ikke bygges noen ny stasjon i nordfylket. Ledelsen mener at dette ligger innenfor vegsjefens styringsrett, mens organisasjonene mener det skulle ha vært gjennomført forhandlinger i henhold til Hovedavtalen før vedtaket ble fattet.

Erik Thomassen

Fredag 26. mars ble det gjennomført et oppklaringsmøte mellom ledelsen og organisasjonene. - Vi er enige om å gå videre med utredningen av en del spørsmål som må avklares i forbindelse med organisasjonsendringen, sier driftssjef Nils I. Skjevik til Vestfolder'n. I tillegg skal vi avklare spørsmålet om hva det skal forhandles om, altså selve prosedyren videre. Alle er enige om at det skal forhandles om hvordan en omorganisering skal gjennomføres.

Organisasjonene har reagert på at vegsjefens konklusjon fikk form av et endelig vedtak, og ikke et foreløpig vedtak som skulle gjennom en ek-

stern høringsrunde og forhandlinger internt. - Vi mener at vegsjefen har gått for egenrådlig fram her, sier Rolf Sommervik, som er tillitsvalgt for NVF/NFATF (oppsynet). Han sier videre at ass. vegsjef på drøftingsmøtet vedgikk at det dreide seg om en foreløpig beslutning, selv om han ikke mente at det forelå prosedyrefeil. - Det er viktig for oss å få konstatert at det dreier seg om en forhandlings-sak, fordi den da kan ankes oppover i systemet, sier Rolf Sommervik.

- Vi hadde håpet at ledelsen hadde drøftet alternativet med to områder før beslutningen ble fattet når dette viste seg å være så interessant, sier hovedtillitsvalgt Hans Thorvald Kittelsen (NAF). Først når vi inni reelle drøftinger/forhandlinger.

For NAF er det prinsipielt svært viktig å få avklart om de har forhandlingsrett på antallet området. -Vi mener at vi har en slik rett, sier Kittelsen. Han legger til at i de videre drøftingene/forhandlingene forventer NAF at ledelsen grunngir bedre valget av alternativ 2. - Jeg tenker bl.a. på hva som ligger i krav om effektivisering, vern mot privatisering, og betydningen av nytt teknisk utstyr, som har blitt anført som argumenter. Kittelsen savner dokumentasjon på de økonomiske gevinstene og den forventede effektivitetsforbedringen av å gå ned til to områder.

Ledelsen skal avklare de formelle spørsmålene med hensyn til hva som er forhandlingstema i løpet av 2-3 uker. Man vil ellers avvente nærmere avklaringer på fremtidig driftsform før man går ut til kommunene og ber om deres syn på saken.

Det er flere saker som må få en nær-

mere vurdering før man kan sette en ny modell ut i livet. I det videre arbeidet vil de berørte og organisasjonene spille en sentral rolle. Man må finne en modell for styringen av avdelingen som sikrer et overkommelig kontrollspenn for avdelingsleder, vegmestre og andre. Spesielt må det sees på stabsoppgaver og deres plassering i forhold til linjen.

Driften i rodene blir også et viktig spørsmål. Hva slags rodeinndeling skal det legges opp til? Her må man se hen til både arbeidsmiljøet og behovet for effektiv innsats på E 18 og det øvrige vegnettet. Likedan må man se nærmere på den fremtidige organiseringen av spesialoppgaver som skilting og oppmerking, utbedrings- og trafikkasikkerhetsarbeidet.

Utstyrskravet i nordfylket og spørsmålet om hva slags driftsanlegg man trenger der må også avklares. Det samme gjelder hva som må gjøres på Ås for å ta imot nye ansatte. På dette området er imidlertid organisasjonene noe tilbakeholdende mot å foregripe begivenhetenes gang. - Først må vi vite om vi har forhandlingsrett på antallet områder, sier Hans Thorvald Kittelsen. - Uansett må noe avklares her for å kunne gå videre med deneksterne prosessen vis-a-vis kommuner, fylket og andre, sier Nils I. Skjevik.

Sande taperne



- Vi er helt stumme, var første kommentaren Johan Lepperød og Nils I. Skjevik fikk da de 5. mars kom til Sande vegstasjon for å informere om avgjørelsen om to driftsområder som var tatt i ledermøtet samme dag.

1. januar 1994 er det etter alt å dømme kroken på døra for Sande vegstasjon. Området 1 legges ned og fordeles på Ås og Vervingen. Vestfolder'n var med vegsjefen og driftssjefen til Sande fredag 5. mars da de skulle orientere om utfallet av ledermøtebehandlingen av saken samme dag. Resignasjon og forbannelse preget menneskene vi møtte. Tyngst er det nok at det gode miljøet som er skapt gjennom ti-års arbeid skal brytes opp.

Jorun Sætre Bringaker

5. mars er nok en dato som mange i

driftsområdene vil huske, særlig område 1, Sande. Like før arbeidstidens slutt den fredagen bestemte ledermøtet seg for å gå inn på alternativet om to områder. Alternativene var som kjent fortsatt ha tre områder, to områder eller ett område. Utredningen har vært lang og vanskelig og saken har vært behandlet i mange møter i tiden som er gått siden rapporten om driftsområdene ble lagt fram. Som kjent gikk medlemmene fra utedriften inn for å beholde tre områder som vi har i dag.

Det ble bestemt at avgjørelsen som var tatt skulle faxes over til vegstasjonene Vervingen og Ås, men Johan Lepperød og Nils I. Skjevik bestemte seg for å reise til Sande for å være til stede da de fikk greie på utfallet av ledermøtets behandling. Overraskelsen var stor på Sande da avgjørelsen ble kjent. De hadde vel ikke regnet med at alternativet om to områder ble valgt. - Dette alternativet har

omtrent ikke vært diskutert, var en av de første kommentarene Johan Lepperød og Nils I. Skjevik fikk da de kom til Sande fredag 5. mars.

- Vi er helt stumme, var en annen kommentar. - Vi skjønner ikke hvorfor dette alternativet ble valgt, vi trodde det stod mellom ett område og tre områder, var det en som sa. Stemningen var laber og Lepperød og Skjevik fikk mange spørsmål og kommentarer.

Det gode miljøet som gjennom en årrekke er opparbeidet i område en skal nå brytes opp og oppsyn og vegarbeidere blir knyttet til Ås vegstasjon. Rodeinndeling og inndeling av lagene er ikke bestemt ennå, men en ting som også ble nevnt på Sande den fredagen var at roden i Lågendalen skal overtas av Vervingen vegstasjon.

De vil sjekke synet ditt



Marianne Nordkvælle (t.v.) og Eva Monsen på Biltilsynet Larvik deltar i en gruppe som skal vurdere synstesting som en ny arbeidsoppgave for kontorseksjonene på stasjonene.

Synstesting kan bli en ny oppgave for kontorseksjonen på biltilsynsstasjonene. Trafikant- og kjøretøyavdelingen har satt ned en gruppe som skal se nærmere på saken. En optiker er med i gruppa, som ellers består av Rolf Sikveland, Tille Skogsrud, Marianne Nordkvælle og Eva Monsen.

Erik Thomassen

Synet som trafikksikkerhetsfaktor har hittil vært ofret forbausende liten oppmerksomhet. Vi vet at synet endrer seg mye i løpet av et livsløp, men i dag har vi ingen kontroll med om trafikantene er fysisk i stand til å

bedømme trafikkforholdene og egen kjøring korrekt. Sannsynligvis kunne mange ulykker ha vært avverget om de involverte hadde hatt riktige briller. For å få nærmere kunnskaper om omfanget av problemene ønsker gruppa å gjennomføre en test på kjøreskoleelever. - Dette er riktignok ingen spesielt utsatt gruppa, men det er det som det er praktisk mulig å gjennomføre nå, sier Eva Monsen ved Biltilsynet Larvik. Det er fra 40-årsalderen synet begynner å endre seg hos folk flest.

Synstesting er et virkemiddel man kan tenke seg i flere skalaer. Spørsmålet om tvang eller frivillighet må avklares på høyt plan, men mest sannsynlig er det at man vil starte med å utvikle det som et service-tiltak. - Man kan f.eks. tenke seg at det utplasseres screener-apparater på stasjonene, sier Eva. Hensikten må i

første rekke være å gi folk en enkel tilbakemelding; et grønt, gult eller rødt lys, der de to siste innebærer en sterk anbefaling om å ta kontakt med fagfolk.

Selv om det utvilsomt vil ligge en trafikksikkerhetsgevinst i et tiltak som dette, og det vil være et fint service-tiltak overfor publikum, er det også viktig at det kan tilføre kontorseksjonene en ny arbeidsoppgave.

I Biltilsynet tenker man stadig på å utvikle arbeidsoppgavene for kontorseksjonene. - I Larvik har vi nå f.eks. overtatt utleveringen av skilt fra et privat firma, forteller Eva. Vi jobber også med å åpne grensene mot de andre seksjonene, legger hun til. F.eks. kan vi delta på utekontroller og rette førerprøver. Opplæring og etterutdanning vil derfor kunne bli viktig for kontorfolkene i Biltilsynet i årene framover.

Stemplings-rush

Liv Johansen på Biltilsynet Larvik stempler førerkort for harde livet om dagen. Innen 1. oktober må alle med førerkort fra før 1992 som vil kjøre bil opp til 7,5 tonn få nytt førerkort med stempel.

Hardkjør for biltilsynsstasjonene om dagen: Alle som har tatt førerkort mellom 1. april 1979 og 30. september 1992 må ha nytt kort med stempel om at de har anledning til å kjøre bil som veier mellom 3,5 og 7,5 tonn. Fristen for å få gjort dette er 30. september, ellers mister de denne rettigheten. - Stempelordningen har medført stor ekstrabelastning for oss sier seksjonsleder Eva Monsen ved Biltilsynet Larvik.

Erik Thomassen

Hos Biltilsynet i sydfylket har stempelordningen ført til at andre oppgaver må legges bort inntil videre. Et halvt dagsverk er midlertidig overført fra Larvik til Sandefjord, ved at man på omgang tar turen til kontoret i hvalfangerbyen etter lunsj. Internt på kontoret i Larvik har man måttet overføre folk fra registrering til førerkortutstedelse. - Folk har vært fleksible og positive og lagt ned en utrolig innsats for å få det hele til å gå rundt, sier Eva Monsen. Lørdag 27. mars var det spesialåpent for førerkortutstedelse på alle stasjonene i fylket.

For det er nye førerkort folk må ha til tross for at prosedyren kalles "stempelordningen". Biltilsynet frykter et rush av folk fram mot fristens utløp, og har derfor gått aktivt ut med informasjon for å få flest mulig til å komme allerede nå. Og fra 1. oktober er det ubønnhørlig slutt på utstedelsen av stemplede førerkort til folk som fikk sitt første en gang mellom 1. april 1979 og 30. september 1992. De som har eldre førerkort enn dette kan imidlertid få stemplet sine kort også etter 1. oktober. Men stempel må de fra denne dagen ha for å kjøre bil som veier mer enn 3,5 tonn.

De ferskeste førerkortinnehaverne, de som har "tatt lappen" etter 1. oktober i fjor, verken har eller kan få rett til å kjøre bil på mellom 3,5 og 7,5 tonn.

- Vi trodde vi skulle få tid til overs når Autosys 4 var i havn, sier Eva, men så kom stempelordningen. I tillegg har vi hatt fullt påkjør med telefoner i forbindelse med årsavgiften fram til 15. mars. 1. april blir det nye regler for førerprøver for mini-buss, og nå er det hardkjør også på dette området. Dessuten har man helt overraskende fått en telefonstorm pga krav om trafikksikring som Vegdirektoratet har sendt ut. - Og om ikke lenge kommer kontrollmerkeordningen som trolig vil føre til en strøm av henvendelser til oss, sier Eva Monsen.



Snart kontrollmerker

Utsendingen av kontrollmerker (eller "oblater") til alle bileiere som har orden i sitt forhold til myndighetene, starter i begynnelsen av mai. Et rødt plastmerke skal i 1993 pryde skiltene foran og bak på kjøretøyet.

Ordningen omfatter årsavgift, omregistrering, kilometerforhold og fremstilling for kontroll. Trafikksikring er foreløpig ikke med i opplegget.

Alle som har sine forhold i orden vil få kontrollmerkene tilsendt i posten. De som ordner opp i sine forhold vil kunne få kontrollmerkene utstedt på biltilsynsstasjonene. Det samme gjelder de som av en eller annen grunn har behov for duplikat.

Merkene vil ha registreingsnummeret påstemplet eller påført på annen måte. Misbruk vil være å betrakte som dokumentfalsk.

Handlingsprogram for støytiltak langs rikveger:

Beboerne på Rakkås får velge selv

- Dette miljøprosjektet er det største enkeltprosjekt når det gjelder støyskjerming her i fylket, sier Tore Hodnebrug til Vestfolder'n. Vi har gitt beboerne på Rakkås et tilbud - de som ikke vil ha støyskjerm får utført fasadetiltak på sine hus.

Jorun Sætre Bringaker

Statens vegvesen Vestfold har utarbeidet et handlingsprogram for støytiltak langs eksisterende riksveger i fylket. I første omgang ble ni prosjekter plukket ut. Grunnen til at disse ble plukket ut var henvendelser fra grunneiere i området og at det var praktisk mulig å starte prosjektene på relativt kort tid.

Ett av disse prosjektene har kommet godt igang og det er støyskjermingstiltak på Rakkås. Denne strekningen har en lengde på ca. 2 km og den totale lengde støyskjerm er ca. 1,2 km.

- Vi har gitt beboerne langs strekningen et tilbud om støyskjerming, sier Tore Hodnebrug som jobber på planavdelingen på vegkontoret og stiller med støyskjermingstiltak. Mange har valgt støyskjerming, men det er også noen som ikke vil ha det. - Det viser seg at det er flest eldre mennesker som ikke vil ha støyskjerming, sier Hodnebrug videre og legger til at de synes de blir isolert fra omverdenen. De vil følge med trafikken på vegen, det er endel av deres hverdag og det må vi akseptere.



Støyskjermingstiltaket på Rakkås er det største enkeltprosjektet i fylket. Her ser vi f.v. Per Dag Nordkvelle og Øystein Lønn Nilsen som har vist kreativitet når det gjelder utformingen av skjermene.

Når det gjelder planlagte kostnader vil støyskjermingstiltaket ligge på ca. 3,5 mill. kr og beplantningsbiten vil koste ca. 1,1 mill. kr. Dette er planlagte kostnader, og det kan selvfølgelig skje forandringer underveis under anleggsfasen.

- Når det gjelder fasadeforandring er det stort sett vinduer som skal skiftes og det skal Vegvesenet bekoste, sier Hodnebrug. - Det er gjort lignende tiltak tidligere, bl.a. i Horten og langs nye E 18 i Stokke, sier Hodnebrug videre og legger til at det er en service vi gjør overfor beboerne og vi synes dette er et meget positivt tiltak.

Vestfolder'n var på Rakkås og snakket med oppsynsmann Dag Runar Haugen som fortalte at jobben har

gått meget bra. - Av de folka vi har hatt i arbeid her ute skal flere av dem nå overføres til g-/s-vegen i Slagenveien og Stenmalen, sier Haugen og legger til at guttene som har gjort snekkerjobben med støyskjermene har vist kreativitet når det gjelder utformingen på den siden som vender inn mot bebyggelsen. - Vi synes at å bruke litt fantasi med forandring av det planlagte mønsteret har vært artig, sier Per Dag Nordkvelle og Øystein Lønn Nilsen til Vestfolder'n og viste stolt fram sin uforming og "kunst".

Prosjektet er beregnet å være ferdig til sommeren og da starter beplantningen. Den jobben blir sendt ut på anbud og vi regner med at det arbeidet er ferdig utpå høsten en gang.

Biltilsynet med nyåpnet kontor i Sandefjord



- Vi er meget fornøyd med de nyoppussede lokalene, sier Kari Ringseth, som gleder seg til å jobbe i et lokale med større plass og fine farver. Her sammen med f.v. Signe Pedersen og foran på huk seksjonsleder Eva Monsen.

- Vi er stolte av det nyåpnede kontoret vårt, sier Kari Ringseth til Vestfolder'n. Vi ser på publikum at de blir positivt overrasket når de kommer inn i de nyoppussede lokalene til Biltilsynets avdelingskontor i Sandefjord.

Jorun Sætre Bringaker

22. mars var den offisielle åpningen av det nyoppussede avdelingskontoret for Biltilsynet Larvik i Sandefjord. Representant fra byggherren Statsbygg var til stede sammen med arkitekten og entreprenøren. I tillegg var representanter fra to av byens kjøre-

skoler innbudt til en enkel lunsj sammen med Tore Kaurin, Magnus Bøie, Olav Erik Krogstad, Jørn Hæhre og Eva Monsen.

- Vi håper å gi publikum en rask behandling og målet er å utføre de fleste tjenestene i Sandefjord slik at folk slipper å reise til Larvik, sier stasjonssjef Olav Erik Krogstad. - Slik det er organisert nå er det bare for bilkontroller at folk må kjøre til hovedkontoret.

Oppussingen av lokalene på Brygga i Sandefjord har vært et nært samarbeid med de ansatte. - Selv om arkitekten har spilt en viktig rolle i utvelgelsen av farver, skranke osv. har vi ansatte vært med i hele prosessen,

sier seksjonsleder Eva Monsen og legger til at det har vært hektisk men morsomt. Tore Johannessen ble nevnt som en sentral figur i hele ombyggingprosessen og fikk mange lovord for den flotte insatsen han har vist.

Etter arbeidstid samme dag ble det servert lapskaus og bløtkake til alle ansatte i Biltilsynet som hadde lyst til å se hvor flotte de nye lokalene er blitt og responsen viste seg å være meget stor.

Teienploegen i arbeid igjen



Herservi Teienploegen i fint driv på jordene på Oseberg i Slagen. To svenske ardennerne ble spent foran og ved tømmerne finnervi Arild Rasmussen, mens Svein Andersen og Einar Flaatten sitter helt bakerst i ploegen.

To store svenske ardennerne ble spent foran ploegen og prøveturen med Teienploegen ble gjennomført så snøføyken sto. Med en stolt restauratør Einar Flaatten stående bak på ploegen gikk turen rundt på jordene ved Oseberg gård i Slagen.

Jorun Sætre Bringaker

- Dette gikk jo veldig fint, sa Einar Flaatten da hanså hvor fint Teienploegen gikk i snøen. Det var en stolt restaura-

tør som var med på prøveturen i snøen på Oseberg gård i Slagen. To spreke ardennerne var spent for og de dro ploegen så snøføyka stod. Bak kunne vi skimte en ikke helt uberørt Einar Flaatten.

Det siste året har pensjonist Einar Flaatten drevet med restaurering av den så omtalte Teienploegen. Han har holdt til på Ås vegsentral og det har vært et omfattende og møysommelig restaureringsarbeid på en ganske redusert og ødelagt plog.

Det er Vegvesenets Historielag Vestfold som har stått ansvarlig for dette arbeidet

og i den anledning vil jeg nevne Mary Kristensen som har vært den store pådriver i dette arbeidet.

Hele restaureringsprosessen har blitt videofilmet. Avslutningen på denne filmen ble selvfølgelig tatt da ploegen ble prøvet i snøen.

Ploegen skal i første omgang oppbevares her hos oss, muligens på Ås vegstasjon, men skal senere til vegmusseet på Lillehammer. Den kan lånes ut til spesielle arrangementer i distriktet.

Det har vært stor interesse for denne ploegen som Lud-

vig Teien fra Sande fikk patent på i 1899. Ideen til ploegen fikk han under brøyting i Hanekleiva og vinteren 1998/99 laget han den første modellen. Den ble noe forbedret senere. Salget gikk bra og snart var den en eksportartikkel til Sverige og Island, senere ble den også solgt til Finland og Russland.

Den var bygget som et strykejern med vinger og den kunne styres og heises opp. Ploegen var på den tiden en teknisk sensasjon og den fikk høy anerkjennelse.

Gammel asfalt knuses og blir nyttig grus

- Vi kan få en stor økonomisk gevinst ved å gjenvinne gammel asfalt og bruke grusen til oppretting og banketter, sier oppsynsmann Rune Tjade ved Ås vegstasjon.

- Dette er et prøveprosjekt for oss i Vestfold, forteller oppsynsmann ved Ås vegstasjon Rune Tjade til Vestfolder'n og legger til at prosessen ved gjenvinning av gammel asfalt gir stor økonomisk gevinst samtidig som vi blir kvitt hauger av overflødig asfalt liggende ute i naturen.

Jorun Sætre Bringaker



Forbud mot kyssing i bil

Bilister som heretter prøver seg på kyssing i bilen på italienske veger risikerer en bot på 200 kroner. Den nye trafikklovgivningen snur den anarkistiske romertrafikken på hodet. Før var alt tillatt. Nå er alt forbudt. Italienske fotgjengere som er minst lite udisiplinerte som bilistene, har for eksempel ikke lenger lov til å stå stille på gatehjørner.

Asfaltrestene av den midlertidige vegen som ble etablert mellom gammel og ny E 18 Sem/Stokke blir nå malt opp og knust i knusemaskinen til firmaet Lensberg i Freste pukkverk i regi av Statens vegvesen Vestfold.

Det er første gang vi i vårt

fylke utfører et slikt gjenvinningsprosjekt. I første omgang er det ca. 1000 kbm asfaltmasse som skal gjennom knuseren. Asfaltmassen blir kjørt gjennom knusemaskinen to ganger, men målet er å få tilpasset arbeidet til en knuser som har så stor kapasitet at det trengs

bare en gjennomkjøring.

- Vi tenker først og fremst økonomi ved en slik prosess, sier Rune Tjade og legger til at vi kan spare mye ved å bruke den ferdige grusmassen til banketter og noe til oppretting og slitelag på fylkesveger. Den har ikke god nok kvalitet til bruk på større anlegg av riksveger. Miljømessig er det også en fordel å bli kvitt asfalthaugene, selv om vi ikke først og fremst har tenkt miljø i denne saken, ifølge Henning Røed ved driftsavdelingen.

Takk

Hjertelig takk for all oppmerksomhet ved min 60-års dag.

Gullik Svendsen

Nytt velferdstilbud

I tillegg til velferdstur og hytte på Lifjell, kan Vegvesenet nå tilby sine ansatte gratis heldagsparkering i kjelleretasjen på vegkontoret. Som de fleste vel har lagt merke til har vi det siste året praktisert en prøveordning hvor ansatte fra såvel nivå 2 og nivå 4 har deltatt. Det bekreftes fra disse at ordningen fungerer svært tilfredsstillende.

NB! Vær tidlig ute da vi inntil videre kun har et fåtall plasser til disposisjon. Det gjøres samtidig oppmerksom på at ordningen ikke gjelder våre parkeringsplasser i Øvre Langgate. Disse vil fortsatt fungere som privatparkering for enkeltansatte.

Velferdsstyret

Skatt fri reise til og fra arbeidet

Ja, omtrent slik lyder overskriften i rundskriv nr. 3 1993 til alle ansatte.

Hva innebærer dette? Jo, i Skattedirektoratets melding nr. 18/1992 står det at laveste sats for inntektsberegning for privat bruk av arbeidsgivers bil er kr 2,35 pr. km. Satsen stiger suksessivt til kr 5,35 pr. km etter bilens økende verdi. Reise hjemsted arbeidsplass regnes som privat kjøring og kan beskattes.

Fordelen for den som sitter på mellom hjem og arbeidsplass vil skattemyndighetene ganske sikkert klassifisere til billettpris for offentlige transportmidler og den enkelte passasjer vil få dette som påslag i inntekten.

Bestemmelsene vil ikke ramme de som kjører egen bil mellom hjem og arbeidsplass, men passasjerer vil få et inntektspålegg antagelig lik billettprisen for offentlig transport.

Dette innebærer at en tjenestemann som bor i Tønsberg og arbeider i Sande og som kjører Vegvesenets bil mellom hjem og arbeidsplass (5

Etter å ha lest en meget innbydende og delikat årsberetning for 1992 sitter jeg igjen med et hovedinntrykk: Vegvesenet er en mannsdominert etat! Av i alt 22 avbildete vegvesenansatte (fotoene fra rasteplassen og sykkelbyen er ikke tatt med) er 21 menn og kun 1 kvinne! Er dette representativt for kjønnsfordelingen i Vegvesenet? Nei og atter nei! Det er ansatt ca. 23% kvinner (ca. 75 stykker) i etaten. Og fullt så usynlig som vi er i årsmeldingen er vi velikke i det daglige?

Årsmeldingen 1992 - Hva slags bilde gir vi av etaten?

I alle stillingsannonser oppfordres kvinner til å søke. Kan noe av den dårlige responsen skyldes at vi i alle sammenhenger framstilles/ framstiller oss som en etat forbeholdt menn? Jeg synes at etaten bør tenke gjennom det bilde vi gir utad av Vegvesenet som arbeidsplass også for kvinner.

Anne Mai Presthaug

mil pr. veg, 100 km tur retur) risikerer å få et inntektspåslag på kr 2,35 ganger 100 er lik 235,- pr. dag eller ca. kr 47.000,- pr år (laveste sats). Velger ligningskontoret høyeste sats kan beløpet komme helt opp i kr 107.000,- (biler med pristakst over kr 250.000,-). En lysning er det kanskje at når kjøring mellom hjem og arbeidsplass overstiger 4000 km i året så kan fordelene ved kjøring mellom hjem og arbeidsplass for overskytende antall km takseres etter en sats på kr 1,75 pr. km. Takst for offentlig transportmidler kjenner jeg ikke, men et påslag på kr 10.000,-/kr 15.000,- er kanskje ikke usannsynlig for de som har lengst veg til arbeidet.

Jeg tror at det er nødvendig for de tjenestemenn som kjører Vegvesenets biler og de som er passasjerer og komme sammen med driftsledelsen for å diskutere hvordan det kan være mulig å minimalisere grunnlaget for ufornuftig høy beskatning.

Det må være noe som er riv raspende galt når de av våre tjenestemenn som arbeider lengst unna hjemmet og har de største ulempene med reisetid osv. skal skattelegges hardest.

Audun Nordbotten

Er vi proffe nok på EDB?

Leserbrev

Svaret er nei. Ser vi litt på hvem som bruker EDB til daglig så kan det spørres: Er det de som trenger opplysninger for å fatte viktige overordnede beslutninger som nytter EDB, eller er det andre.

Det er ikke vanskelig å fastslå at de som fatter beslutninger på toppnivå unngår EDB. Hadde disse brukt EDB til sine beslutninger så hadde rutineene for tilgang til registrene vært bedre. I dag er det slik at hvert register har egen inngang helt fra begynnelsen via en serie kommandoer og passord. Dette innebærer at det er ekstremt arbeidskrevende å gå fra et register til et annet for å finne informasjon. Dette igjen gjør at den enkelte ikke gidder å sette seg inn i hva de forskjellige registre inneholder. Det er mye lettere å spørre en underordnet om de data som trengs framfor å lete i flere registre. Jeg tror ikke vi vil få noe skikk på, og orden på, våre EDB-databaser før vi får en ny generasjon toppledelse basert på personer som er vant til enkle søkermetoder gjennom menystyrte systemer, og som er opplært til dette fra skoletiden.

Hva er et menystyrt system: Jo, det er et system hvor vi etter en enkel inngang til EDB-maskinen vår får opp på skjermen navnet på alle våre registre. Cursoren plasseres på det aktuelle register og etter et lett trykk på linjeskiftetasten så er vi inne i registeret. Det er en fordel om flest mulig av våre registre lages selvinstruerende. Dette for å få enkle søkermetoder.

Det er klart at vi ved lagring av konfidensielle data og ved oppdatering av registre bruker andre prosedyrer enn ved avlesing. Nå er jo forholdene slik at vi har lite konfidensielle data hos oss. Dette innebærer at det er lite som ikke tåler dagslys om vi ser litt stort på det.

Vi har noen nyansatte som er ganske proffe på EDB, men det hjelper så lite når det sitter overordnede i systemet som ikke er interessert. De nye unge har ofte gode rutiner og orden på sine egne PC baserte EDB-registre. Det er bare synd at vi ikke har systemer som gjør at vi andre også kan dra nytte av dette.

Vi har brukt store summer til EDB, og har fortsatt kun en god skrivemaskin. Noe informasjonssystem har vi ikke til tross for at det er på dette

området EDB-maskinene har sin overlegenhet. Skal vi utfordre EDB-maskinen eller skal vi fortsatt la den ligge i dvale? Dette er spørsmålet. Det er ganske pussig at vi har rå til dyre EDB-maskiner til de fleste ansatte, mens vi ikke har rå til brukermanualer og systematisering. Det kan spørres, har vi brukt våre ressurser riktig?

Min påstand er nei. I Vestfolder'n nr. 5/1985 skrev jeg en artikkel om EDB og muligheter for fremtidig utvikling. Dessverre har vi landet på den utviklingslinjen jeg beskrev som dårligst.

Artikkelen sluttet slik: Skal vi sette den nye EDB-maskinen i hvilestilling et par år slik enkelte andre statsetater har gjort, eller skal vi gå igang med systemarbeid for å korte hvilepausen?

Mitt siste avsnitt i en oppfølgingsartikkel over samme emne i Vestfolder'n nr. 3/1990 sluttet slik: Om vi i dag ikke er villig til å systematisere de oppgaver vi forventer å løse via EDB så tror jeg det vil gå mange år før vi har et informasjonssystem vi kan være tjent med. Ønsker vi en slik utvikling?

Det ser ut til at vårt ønske er klart. Vi ønsker en god skrivemaskin og er ikke interessert i et informasjonssystem. Jo, forresten noen er interessert i et godt informasjonssystem, men dessverre disse har ikke nok innflytelse i ledelsessystemet til å kunne få gjennomslag, så vårt EDB-anlegg får fortsatt stå i hvilestilling. Og hvor lenge skal det hvile? Det er til toppledelsen har lært seg, eller kan tenke seg å bruke EDB-maskinen som en informasjonskilde.

Audun Nordbotten



Kjøp av grunn - eiendomsseksjonen eller driftsområdene?

I Vestfolder'n nr. 1/93 side 11-13 ble det i en artikkel om antall driftsområder uttalt at oppsynet kunne komme inn i en slags stabsfunksjon. Det kunne blant annet medføre at kjøp av grunn kunne bli ordnet på en mer effektiv måte enn i dag. Artikkelen nevner også ordet hestehandel, og at grunnerverv ikke er ordnet før vegarbeid starter. Selv om dette er en enkelt uttalelse, er det vel uheldig at "grasrota" har så dårlig inntrykk av det andre i etaten gjør.

Som de fleste kjenner til er det i dag Eiendomsseksjonen i Statens vegvesen som forestår så godt som alle grunnerverv i Vegvesenet. I Vestfolder'n nr 11/91 side 34-35 ble det redegjort om grunnerverv til vegformål, bl.a. om hvor omfattende en slik prosess kan være, ikke minst av formell art.

Uttalelsen i Vestfolder'n nr. 1/93 kan tyde på at enkelte mener vi ikke arbeider rasjonelt nok med grunnervervsoppgaven. Jeg skal her ikke påstå at ting ikke kan gjøres mer rasjonelt, men min erfaring fra 20 år i Vegvesenet sier meg at mye av det noen synes tar for lang tid i etaten vår, ofte beror på at de ikke kjenner til de omfattende rutiner som må følges i saksforberedelse av forskjellige slag av offentlige etater. Nedenfor beskrives endel forhold som forklarer hvorfor grunnerverv ikke er gjort i en håndvenning, og hvorfor vi ikke tror at det å føre grunnerverv tilbake til driftsområdene er veien å gå.

1. Rettsstaten Norge

Vår samfunnsordning bygger på prinsippet om privat eiendomsrett, og denne retten har derfor en viss beskyttelse. Vegutbedring krever arealer, men Staten er ikke utstyrt med noen som helst rett til å tilegne seg arealene uten videre. Vegvesenet må derfor skaffe seg tilgang til de nødvendige arealer ved forhandlinger eller ved de lovbestemte tvangsmidler. For grunnervervsprosessen er det utarbeidet egne forskrifter. Tvangsinngrep er nøye regulert i lover. Lover og forskrifter er noe Vegvesenet ikke har hånd om selv, og derfor bare må forholde seg til, selv om reglene kan synes unødvendig tunge, spesielt for mindre erverv.

2. Grunnervervsoppgavenes omfang

Når grunnervervsoppgaven skal vurderes, er det altfor enkelt bare å tenke på selve forhandlin-

gen med grunneieren. Det å oppsøke en grunneier og utføre selve samtaleprosessen for deretter å sende ut et kontraktsforslag, utgjør neppe mer enn 10% av grunnervervsarbeidet. Men det er vel dette de fleste forbinder med ordet grunnerverv. Det som virkelig tar tid er forberedelsene til denne delen av arbeidet, og det arbeid som følger etter at vegarbeider er gjort.

Før grunneieren i det hele tatt oppsøkes må grunnerververen forsøke å finne ut hva Vegveseneteier fra før langs den aktuelle vegstrekning. Dette er av og til en krevende oppgave fordi tidligere erverv ikke er arkivert eller tilstrekkelig dokumentert. I mange tilfeller velger vi å kartlegge gamle grenser ved å avholde kartforretninger etter delingsloven fordi Vegvesenet ikke har lov til å grave vekk eksisterende grensemærker som ikke er koordinatbestemt tidligere. Dette krever en formell prosess.

IGAB-register og grunnbøker hos sorenskriver sjekkes eierforhold og adresser. Det er nemlig ikke så enkelt at den du møter i døra på en eiendom alltid er dens formelle eier, og dermed innehar rett til å underskrive kontrakter. Som regel vet heller ikke eieren selv at han ikke er rette eier, f.eks. når brukeren sitter i uskiftet bo.

Erstatningsbeløp må ofte beregnes ut fra næringsoppgaver innhentet fra gårdbrukere. Sammenlignbare skjønn gås gjennom som referanse-materialet før prisnivå fastsettes.

Etter at anleggsarbeidene er utført kommer den største delen av arbeidet. Delingsloven krever at grunn ervervet til veg skal merkes, måles og registreres på en omstendelig måte. Deretter følger arealberegning, erstatningsutbetaling, arkivering og tinglysing. Grunneierens gjeldsforhold sjekkes, og ved store gjeldsforpliktelser tas det kontakt med bankene for å få deres samtykke slik at vi ikke risikerer og måtte betale erstatningen en gang til ved konkurs.

Arkivering vil si å oppdatere offentlige registre i tillegg til vårt eget hjemmelsarkiv, samt sende kopi av materialet til våre egne vegstasjoner.

Oftes går det lang tid å gjennomføre anleggsarbeider, slik at utbetaling av erstatning først kan skje 3-4 år etter at kontrakt er inngått. Da kreves det et oversiktlig saksbehandlerværktøy for at saker

ikke skal gå i glemmeboken, og slik at alle grunneiere kan få sin rettmessige erstatning og alle grunnerverv formelt avsluttes.

3. Plankrav

Vegsjefen har av myndighetene fått fullmakt til å erverve grunn til veg på vegne av staten under visse forutsetninger. En av disse forutsetninger er at det skal foreligge godkjent plan før grunn erverves.

4. Er det grunnerverv som er for sent ute eller er det anleggsarbeid som starter for tidlig

Planlegging blir etter det som ovenfor er nevnt en nødvendig prosess i ethvert vegprosjekt av noe størrelse. Eiendomsseksjonen har gang på gang gitt beskjed om at de trenger et visst tidsrom til grunnerverv, og dette tidsrom legges inn i tidsplanene mellom planvedtak og anleggsstart. Imidlertid blir gjerne planene forsinket eller det ønskes forseringer av anleggsstart. I begge tilfeller får aldri grunnerververen tid til å gjøre en faglig forsvarlig jobb. Vår påstand er da at det ikke er grunnerverv som tar for lang tid, men at det er anleggsarbeidene som starter for tidlig.

5. Prioritering og langtidsplaner

Det er en kjennsgjerning at driftsavdelingens utbedringsarbeider har lavere prioritet enn de store ressurskrevende investeringsprosjektene når det gjelder grunnerverv. Blir grunnervervskapasiteten til tider for liten, så går det først og fremst ut over driftsavdelingen. De blir salderingsposten, og først og fremst går det ut over de uprioriterte oppgaver som ikke inngår i landtidsplaner og prosjektprogram. Slike prosjekter har driftsavdelingene fremdeles altfor mange av.

Langtidsplanlegging og samordning må gjelde alle i etaten. Eiendomsseksjonen har f.eks. på oppdrag fra driftsavdelingen gjennomført to grunnervervsprosjekter uten at utbedringsarbeidene er startet opp. Dette er riksveg 301 Skåra - Søndersrød og riksveg 303 Skravestad - Bergan. Det er klart at det må bli problemer med grunnervervskapasitet når et tredje prosjekt, nemlig riksveg 312 Gravdal - Sjøe, kjøres fram under stramme tidsrammer helt på siden av dette.

dene er startet opp. Dette er riksveg 301 Skåra - Søndersrød og riksveg 303 Skravestad - Bergan. Det er klart at det må bli problemer med grunnervervskapasitet når et tredje prosjekt, nemlig riksveg 312 Gravdal - Sjøe, kjøres fram under stramme tidsrammer helt på siden av dette.

6. Entreprise og konsulentbruk

Vegvesenet legger nå endel anlegg ut på entreprisen. Dette skjer uten at vår egen aktivitet reduseres. Planavdelingen bruker en god del konsulenter for å klare de økte planleggingsoppgavene som disse entreprisprosjektene krever. Men for grunnerverv finnes det ikke konsulenter å leie inn i markedet. Dette vil si at eiendomsseksjonen får kraftig økning i arbeidsbelastningen fordi det også må skaffe grunn til entreprisprosjekter.

Investeringsbudsjettets størrelse behøver nødvendigvis ikke si noe om grunnervervsoppgavens omfang. Når E 18 arbeidene kommer igang i nordre Vestfold kan vår situasjon bli lettere fordi det her ligger forholdsvis små grunnervervsoppgaver bak hver krone investert i anlegg. Prosjektene i sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy derimot krever et komplisert grunnerverv for relativt få investeringskroner. I påvente av E 18 i nordre Vestfold er det tatt inn endel reserveprosjekt av sistnevnte type og andre gang- og sykkelveger i tillegg, slik at eiendomsseksjonen nesten har knekt nakken med alle hasteprojektene.

Vi skal ikke miste evnen til å improvisere i etaten vår, men vi kan ikke improvisere hele tiden. Det er derfor vi skal drive årsplanlegging. Og årsplanlegging må gjelde alle.

På bakgrunn av det som her er skrevet tror jeg den beste løsningen er at eiendomsseksjonen fremdeles forestår grunnerverv for Vegvesenet.

Jan Erik Gravningen
Eiendomsseksjonen

Kreativitet etterlyses!

På vegkontoret har vi en vegg som venter på utsmykking. Den står til de ansattes og pensjonistenes disposisjon, og her er det muligheter til å boltre seg. Vi er overbevist om at det finnes (skjulte) talenter blant oss.

Vi etterlyser ulike uttrykk for skapergle-

de; så som treskjæring, håndarbeid, vev, fotografier og malekunst for å nevne noe.

Har du noe å bidra med - så ta kontakt med Anne Tjøm, Jorunn Hegna eller Margrethe Jansen på vegkontoret.

Margrethe Jansen

Vegvesenet bygger kongelig på Tjøme



Hoffmurer Arvid Reigstad fra Statens vegvesen Hordaland igang med tørruren på fritidsboligen til kongeparet på Tjøme.

Statens vegvesen Hordaland er nå å betrakte som hoffleverandør av tørrmurer. Brødrene Birger og Arvid Reigstad fra Lindås utenfor Bergen har for tiden sin arbeidsplass på Tjøme, nærmere bestemt på kongeparets nye fritidsbolig på Mågerø, der de er igang med et gammelt håndverk der de legger stein på stein til en håndlagt tørrmur.

Jorun Sætre Bringaker

- Det er artig å jobbe for kongeparet, sier Arvid Reigstad til Vestfolder'n. - Dronning Sonja er veldig interessert i hvordan det blir her ute, sier han videre og legger til at hun er veldig hyggelig og slår gjerne av en prat med oss som jobber her. Ellers forteller Reigstad oss at de bor på militærleiren på Mågerø og reiser hjem annen hver helg. De liker seg godt og får meget god behandling der ute.

Brødrene Birger og Arvid Reigstad er ansatt på anleggsavdelingen i Statens

vegvesen Hordaland. Interessen for det gode gamle tørrmurmåter er økende og det har den siste tiden vært stor etterspørsel etter slikt arbeid, både fra offentlige og private instanser. Grunnen til at de fikk det ærefulle oppdraget å sette opp tørrmur på fritidsboligen til kongeparet er trolig arbeidet med en viadukt ved Henie-Onstad-senteret på Høvikodden i Bærum.

Arbeidet med muren på Tjøme startet i januar og skal være ferdig til påske. Den har en lengde på 15 m og er 6 m på

det høyeste. I det ene hjørnet skråer den innover opp mot pipa. Muren blir en flott fasade på boligen ut mot havet. I tillegg til muren ute er det også noe muring innendørs.

Det er første gang Vestfolder'n har måttet ha med seg sikkerhetsoffiser for å kunne ta noen bilder. Området der fritidsboligen blir bygd er militært område, så det er ulovlig å ferdes der. For å få tillatelse til å treffe våre kolleger fra Hordaland måtte vi klargjøre dette med kabinettsekretær Hagen på Slottet og sikkerhetsoffiser Thode på Luftforsvarets stasjon Mågerø. Paul Thode fortalte til Vestfolder'n at det er mye trafikk av uvedkommende i området rundt kongeparets fritidsbolig. Folk blir stadig bortvist fra området og han mente vi hadde behandlet dette riktig ved at vi hadde bedt om tillatelse på forhånd. Vi ble meget godt mottatt og vi ble enige om å komme tilbake når hele muren var ferdig.

Festlig i Sandefjord

Park Hotell, Sandefjord var stedet der det skjedde - den store årlige begivenheten i Statens vegvesen, årsfesten. Denne gangen var det administrasjons- og økonomiavdelingen som stod for arrangementet og det ble en stilfull fest i stilfulle lokaler og med folk i feststemning.

Jorun Sætre Bringaker

Park Hotell Sandefjord ble valgt som lokale for vår årsfest denne gangen. Og det ble en stilfull ramme rundt hele arrangementet. Det var administrasjonsavdelingen som stod for opplegget og benyttet anledning til å markere seg som korsangere. Det er ikke så lett hvert år å finne "underholdere", derfor synes vi det å trå til selv var en fin utfordring. Vi beklager at ikke reportoare var større den kvelden, men vi kommer sterkere tilbake ved en senere anledning. Det bør nevnes at vi fikk god hjelp av Knut Høidahl.



Årets arrangør av festen, nemlig adm-/øk. avdelingen åpnet "ballet" med litt korsang. Navnet på koret var for anledningen "Johans sløffe og smekkekor".

Seks tøffe, sexige jenter fra biltilsynet i Tønsberg framførte egen skrevet sang, noe som publikum viste begeistring for. Sangen var ment som et lite hint til mannfolka i biltilsynet, de var visst litt for kjedelige!!

Oppsynsmann Tore Jan Hansen gjorde

en upåklagelig flott jobb som toastmaster. Alt gikk etter programmet, selv om Kåre Holtung vartet opp med litt "på kanten vitser" utenom fastsatt kjøreskjema - bare artig!

Vegsjef Johan Lepperød hadde selvfølgelig kveldens hovedtale og for mange kom det som en overraskelse den betydning han gjorde om at han hadde vært på Sande dagen i forveien og informert om ledermøtets avgjørelse om å nedlegge Sande vegstasjon. Stemningen utover kvelden bar nok preg av denne situasjonen.

Men, som et danseglad etat vi er, var stemningen utover kvelden god. Danseorkesteret "Touch" gjorde en mesterlig jobb med variert og god dansemusikk til alles tilfredshet. Et par ekstranummer måtte de ta før vi ga oss med dansingen.

Kl. 0200 var alle klar for hjemreise. Bussene stod klare til å frakte de feststemte deltakerne tilbake til utgangspunktet før festen, nemlig hjem.

Vi i festkomiteen håper at alle har hatt en fin sosial sammenkomst med god mat/drikke og fin dansemusikk.



Stor begeistring for de seks spreke jentene fra biltilsynet i Tønsberg da de sang egen sang på melodien "La det svinge".

Oppfinner- avdelingen

Oppfinneravdelingen 1992 ble også denne gangen driftsavdelingen. Dette ble markert på seksjonsledermøtet 2. mars da forslagsnemnda overrakte diplom og blomster til avdelingsleder Nils I. Skjevik på vegne av avdelingen.

Jorun Sætre Bringaker

Også i 1992 ble driftsavdelingen kåret til årets oppfinneravdeling. Avdelingen viser initiativ og fantasi og det er spesielt Per O. Korsnes som markerte seg i 1992 med to innsendte forslag. Det første forslaget var skjema for registrering av telehiv, humper, dumper, skader, feil m.m. som han ble belønnet med kr 1000,-. For forslaget om ny utforming for handicapvennlige rasteplasser ble han belønnet med kr 2.000,-. Kåre Aasestad i område 3 fikk "Petter Smart krus" for skjema for registrering av varslingsplaner og annet i forbindelse med midlertidig skilting.

Formann i forslagsnemnda Kjell Kval orienterte litt om forslagsnemndas arbeid og hvorfor driftsavdelingen igjen ble kåret til årets oppfinneravdeling i Vegvesenet. Anne Hov delte ut diplom og blomster til avdelingsleder Nils I. Skjevik.

Enstordelaværen for at driftsavdelingen igjen gikk av med seieren som årets oppfinneravdeling skal Per O. Korsnesha, her stående i midten sammen med Nils I. Skjevik og Anne Hov.



Alderdommen

Ingenting er som før. Allting er mye lenger borte enn det var før.

Det er dobbelt så langt til butikken, og jeg har lagt merke til at det er blitt en ny bakke der også.

Jeg har sluttet å løpe etter bussen - den går før den pleide å gå.

Det ser ut som om de lager trappene mye brattere nå enn de gjorde før i gamle dager.

Og har dere lagt merke til de små typene de bruker i avisene?

Det er ingen vits i å be folk lese høyt heller, alle snakker så lavt at en knapt kan høre hva de sier.

Fy, så trange kjolene er blitt nå, især rundt livet og hoftene, og skolissene klarer jeg snart ikke å knytte.

Til og med folk forandrer seg, de er mye yngre enn da jeg var på deres alder. På den annen side, så er folk på min alder så mye eldre enn jeg er,.....

Jeg støtte på en gammel skolekamerat her forleden, og hun var blitt så gammel at hun ikke kjente meg igjen. Jeg tenkte på den "stakkaren" da jeg gredde håret i dag morges, og mens jeg gjorde det, fikk jeg se meg selv i speildet. Sant - for dyden - de lager ikke lenger så gode speil som de gjorde før i tiden heller.

Tillitsvalgte og verneombud i vegarbeidsdriften 1993

Hovedtillitsmannsutvalget:

Hans Thv. Kittelsen (leder)
Per Olav Wierød
Gunnar Arnesen

Hovedverneombud:

Allan Kristiansen
Vara:
Kåre Holtung

Representanter til Arbeidsmiljøutvalget:

Allan Kristiansen (Kåre Holtung)
Elisabeth Bratås (Svein Svensvik)

	Tillitsvalgte	Verneombud
Anlegget: Oppsynsmann E. Holtan D.R. Haugen N.A. Lindsholm H. Garvik G. Stien G. Johnsen	A. Revaa S.H. Koppen T.O. Bergstrøm P.O. Wierød G. Moen T. Thorsen	A. Revaa/S. Larsen B. Flaatten T. Delesand T. Sandene A. Hansen V. Rehn
Driftsområde: 01 02 03 Laboratoriet Skilt/oppmerking	S. Gjerden A.R. Åsberg K. Bleika J.S. Bråthen T. Engebretsen S.A. Pettersen K.E. Bergfall E. Jespersen	B. Lindseth P. Teien K. Bleika J.S. Bråthen R. Bergan G. Svendsen S.E. Brekke Ø. Gjerstad
Maskinavdelingen Ås vegsentral Sjåfør/maskinførere/ anlegget	J. Haugerød A.B. Askestrand B. Sørлие	N.W. Berg
Biltilsynets vektkontroll	M. Hagejordet	

Feiring med champagne på vegkontoret

Nå er ombyggingen av vegkontoret ferdig og det har ikke gått helt upåaktet hen. Det har blitt feiret ved en sammenkomst i møterommet i tredje etasje der det ble servert champagne og canape. Som avslutning ble det tid til en sportslig runde rundt i huset for å bli litt kjent i de forskjellige etasjene.

Jorun Sætre Bringaker

- Jeg takker alle som på en eller annen måte har vært involvert i ombygningsarbeidene ved vegkontoret, sa Per Vaadal da de ansatte var samlet i møterommet i tredje etasje til en feiring av ferdigstillelsen.

Det ble tidlig i planfasen for ombyggingen nedsatt en styringsgruppe, prosjektgruppe, byggekomite og arbeidsgrupper som bestod av ansatte og organisasjonene. I byggekomiteen har Mona Karlsen og Karsten Gjersøe sittet, de har vært sentrale personer under hele ombygningsprosessen. Samarbeidet med UNI har gått parallelt med ombyggingen. I arbeidsgruppene har Arnfinn Bentzen, Per Arne Nilsen, Margrethe Jansen, Tom Skarre sittet som ledere.

Sang var det selvølgelig ved en slik anledning. Sigmund Riis og Øystein Ludvigsen hadde skrevet teksten og de akkopagnerte på sine gitarer.

Blomster ble overrakt fra UNI og Johan Lepperød takket for godt samarbeid.



Ombyggingen av vegkontoret er ferdig og champagne og canapeer ble servert i møterommet. Her ser vi Taran Larsen fra anleggsavdelingen forsyner seg av bordets delikesser.

Vi slår et slag for motorvarmeren!

Hva er det som er både bil- og miljøvennlig, spør Vegdirektoratet i en ny brosjyre, og svaret er motorvarmeren. Brosjyren er utlagt på biltilsyns-stasjoner, vegstasjoner og i resepsjonen på vegkontoret.

Etter start reduseres utslippet av CO med 60 - 80 % hvis du bruker motorvarmer. Bruk av motorvarmer vil heve starttemperaturen med 30 - 40 grader. Samtidig som man sikrer seg at motoren starter, reduseres slitasjen på motoren. En

tommelfingerregel sier at en kaldstart kan tilsvare 10 mils kjøring i motorslitasje. Dessuten varer motorolje, eksosanlegg og batteri lenger om du unngår kaldstart.

Motorvarmeren fører til at du sparer minst en desiliter bensin pr. kaldstart. Kjører du rundt tre km. til jobben kan du bortimot halvere bensinforbruket ved å bruke motorvarmer. Det er forøvrig nok å ha varmeren på ca. to timer før man skal starte bilen, og motorvarmeren kan med fordel brukes hele året.

HMS-hjørnet



*Ingen kan få
deg til å føle
deg mindre-
verdige uten
ditt eget
samtykke.*

Godordet

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.

Hørselskader

Hvert år lager vi en oversikt over hørselskader blant de ansatte. Denne sendes til Direktoratet for arbeidstilsynet. Oversikten er laget på bakgrunn av de målinger som Bedriftshelsetjenesten foretar under helsekontrollen.

Tallene for i år viser at 63% (201 av 320) av alle våre ansatte har en eller annen form for hørselskade. Hva som er hørselskade er fastlagt i retningslinjer fra arbeidstilsynet. Det som måles er hvor mye svekket hørselen er i de forskjellige frekvenser. Svekkelsen uttrykkes i dB (desibel) og frekvensen måles i Hz (herts).

Skadene deles inn i tre grupper hvor I er den letteste, og III er den alvorligste. Av de 201 personer med hørselskade fordeler disse seg med 88 personer i gruppe I, 52 personer i gruppe II og 61 personer i gruppe III.

Det er først og fremst to årsaker til hørselskader:
- Langvarig høyt støynivå
- Plutselig skarpe lyder som eksplosjoner, skudd med boltepistol o.l.

Hørselskade kan oppleves på forskjellige måter, og det er vanskelig å gi noen spesiell beskrivelse. Generelt vil man ofte miste evnen til å skille ut

konsonanter. Som eksempel vil de understreke bokstavene i følgende utsagn være vanskelig å høre:

T A P Å D E G H Ø R S E L V E R N !

Videre vil man ofte høre rimelig godt når man snakker med en person i en rom, mens hvis det er flere stemmer eller annen støy på stedet vil det være mye vanskeligere å kunne skille uten stemme. Det siste vil kunne medføre at personen spenner musklene i nakken for å kunne høre bedre (rart, men sant). Dette igjen kan medføre muskelsmerter og hodepine i tillegg til følelsen av ikke å kunne følge med i samtalen.

Hørselskader forårsaket av støy kan ikke repareres. Så selv om det ikke er du som betjener gjerdesagen eller bormaskinen

T A P Å D E G H Ø R S E L V E R N !

da er du i stand til å høre hele setningen i ettetid!

Martin Pedersen

Det skjer i april

Det skjer i april

Biltilsynet:

Samhandling TS-plan 14.4.93.

Slutten av april MC-kurs. Ny MC bestilt, kontaktmann Leif Gjestad.

Anbudsavgjørelse på riksveger ca. 30 mill. kr.

Anbud på fylkesveger ca. 8 mill. kr.

Anleggsavdelingen

Rv 303 - Rundkjøring Vear. Arbeidene med Bekkeveien og Rv 303 på Vear startet opp 25.3. og vil pågå til planlagt ferdigstillelse 30.6.93. Anleggsarbeidene er satt bort på entrepris til firma Kaare Mortensen A/S, Larvik.

Rv 32 Sande, gang-/sykkelveg langs Prestegårdsaleen. Arbeidet med å bygge gang-/sykkelveg fortsetter. Arbeidene er satt bort på entrepris til firma Bjørn Østby A/S. Driften ble innstilt under snøfall/kuldeperiode i uke 9, 10 og 11, men startet opp igjen i slutten av mars (uke 12). Det gjenstår nå å legge ut avrettingslag, asfaltering, samt å bygge fortau på begge sider av Rv 32 fra sentrum og opp til Sande kirke. I tillegg skal det beplantes langs vegen og skråninger jordkles og sås til. Entreprenøren planlegger å overlevere anlegget til Statens Vegvesen Vestfold/Sande kommune i løpet av mai 1993.

Møte i pensjonistforeningen 23. april

Det blir da besøk på Sydoverveien - Horten/Borre anlegget. Innbydelse blir sendt.

Vi gratulerer, mars og april

60 år:

Gullik Svendsen, 26. mars

Hans Rivalsrud Næss, 8. april

65 år:

Einar Kristiansen, Solhaug, 3. mars

Roy Eckhoff, 27. april

70 år:

Ragnar Knutsen, 5. mars