

Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 4, 20. årgang, 6. mai 1993

Busker til besvær

I sørgelig forfatning. Hvordan skal Oddvar Bakken og drifta gripe fatt vedlikeholdet av de tusenvis av hagebuskene de nå overtar ansvaret for?



Vegmester Oddvar Bakken i område 2 har får et nytt stort arbeidsområde i fanget i løpet av sommeren. I løpet av kort tid drifta vedlikeholdet av de svære beplantningene langs E 18 i Sem og neste år følger Stokke-anlegget etter. Vegvesenet har lite kompetanse på denne typen jobber, og Bakken stiller også et stort spørsmålstegn ved de plantevalgene som er gjort med tusenvis av hagebusker, til dels på plasser som er usynlige fra vegen.

Side 8 - 9



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
033 71 704/705



Full fart ved Gutu

Side 13



MC til biltilsynet

Side 7

Mobilramband
Side 18 - 19

Er endringer alltid et onde?

Det kjente er trygt og godt. Vi vet alltid mer om hva vi har enn hva vi får. Men er det dermed sagt at all endring nødvendigvis må bli til det verre? For slik kan det virke når man hører enkelte uttale seg. Det finnes alltid hundre begrunnelser for hvorfor man ikke skal forandre noe som helst.

Vi er inne i en tid da forandringer skjer fortere og oftere enn før. Vi har hatt Bjørvig-prosessen for noen år siden. Noen klarte å hisse seg opp også over de minimale endringene (eller krusningene på overflaten) som ble resultatet av den. Og i tillegg ble en rekke endringsforslag silt ut i prosessen pga motstand først og fremst fra noen av de som på en eller annen måte ble berørt av dem.

Nå er det antallet driftsområder som er diskusjonstema. Vegsjefen ønsker å redusere fra tre til to områder fra nyttår, og da blåses det i basunene. Dette kan man ikke godta. På samme måte som man gjorde det den gangen vi gikk fra åtte til fem områder og den gangen vi gikk fra fem til tre områder. I dag finnes det vel knapt et menneske i etaten som mener at vi fortsatt skulle basert oss på et større antall områder enn tre.

Neste runde er Holler-utvalgets innstilling som legges fram til sommeren. Et annet sted i bladet kan du lese om hva som ser ut til å bli resultatet. Det dreier seg trolig om en divisjonalisering hvor forvaltning og produksjon organisatorisk skiller lag, men hvor begge deler beholdes innenfor rammene av etaten. I sannhet en mild medisin i forhold til det andre etater har vært igjennom. Alle

beholder jobben, men det åpnes kanskje for større utveksling av arbeidskraft over fylkesgrensene. Hensikten er å få et klarere skille mellom forvaltning og byggherrefunksjon og entreprenørvirksomheten vår. Man vil med andre ord gjøre noe med "Bukken til havressekken"-problemet, men uten å kaste Vegvesenet ut i fri konkurranse med Selmer og Veidekke.

Jeg er faktisk ikke sikker på at dette blir et dårligere system enn det vi har i dag. Klarere linjer og en mer forretningsmessig innstilling er ikke nødvendigvis et onde. Og kan det hjelpe oss til å få mer ut av pengene, så må det jo være en fordel for oss alle både som skattebetalere og arbeidstakere.

Endringsviljen stikker nok dypt hos mange, og det er liten tvil om at fagforeningene vanligvis målbærer medlemmenes syn når de setter seg på bakbeina eller viser skepsis når endringsforslag fremmes. Kanskje kunne man likevel ha ønsket seg en mer offensiv innstilling. Kanskje burde organisasjonenes krav til ledelsen være at den først og fremst og for all del må sørge for at effektiviteten vår er så god at arbeidsplassene ikke er truet. Selvfølgelig skal man ikke godta hva som helst, men en positiv grunnholdning ville vært et godt utgangspunkt.

Kravene om endring vil være der hele tida framover. Økonomisk, teknologisk og ideologisk er 90-årenes samfunn i rask endring. Hellige kuer slaktes. Vinnerne vil være de som kan være i forkant av utviklingen og ta utfordringene før andre kaster seg over dem.

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

Pengeflom til Sykkelbyen

95 millioner kr. foreslår Regjeringen å sette av til utbyggingen av et komplett gang- og sykkelvegnett i tilknytning til prosjektet Sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy. Det som startet som en debattartikkel av Øystein Ludvigsen i Vestfolder'n i 1988 ser nå ut til å ende i en statlig gigantsatsing på sykkeltrafikk i Nordens eldste by.

Erik Thomassen

Regjeringens forslag til satsing fremkommer i Norsk veg- og vegtrafikkplan som ble lagt fram i begynnelsen av april. Totalt foreslås det avsatt 126 mill. kr. til gs-veger i Vestfold. Av dette går altså storparten til Tønsberg/Nøtterøy. Dette skyldes dels satsingen på Sykkelby-prosjektet, dels at det samme området er ett av 10 som er med i Transportplanprogrammet. Satsingen er faktisk også vesentlig større enn det Vegsjefen la opp til i sitt forslag til NVVP for Vestfold. De ekstra midlene er ikke hentet fra andre områder av fylket, men er "friske" midler som Regjeringen plusser på på toppen av en allerede stor ramme.

Planavdelingen er nå i gang med en hovedplan for gs-veg-utbyggingen i Sykkelby-området. Planen skal være klar for politisk behandling tidlig på høsten. Den skal inneholde et forslag til hvilke strekninger som skal bygges ut og hvilken standard og hvilke løsninger det skal legges opp til på de



Regjeringen foreslår 95 mill. kr. til gs-veger i Tønsberg/Nøtterøy. Satsingen krever mye av såvel plan som anlegg og informasjon.

forskjellige stedene.

Også anleggsavdelingen er i ferd med å ruste seg for den ytterligere opptrappingen av aktiviteten i Tønsberg-området. For tida er man på jakt etter egnede lokaler til anleggskontor og lager i byen.

Sykkelsatsingen i Tønsberg-området er et ledd i et fullskala-forsøk for å se om det er mulig å begrense biltrafikken gjennom å legge forholdene skikkelig til rette for sykkelbruk. Det er denne strategien som er valgt i Transportplanen for Tønsberg-området, og det er denne spesielle innfallsporten som gjør at Regjeringen nå ser ut til å være villig til å øse rikelig fra Statsbudsjettene i årene som kommer.

Storsatsingen på gang- og sykkelveger gir også Vegvesenet en betydelig informasjonsoppgave. Det er ikke uten videre gitt at andre deler av

fylket skal glede seg hemningsløst over de store midlene som blir Tønsberg og Nøtterøy til del. Det finnes uløste behov også andre steder. Derfor er det viktig å understreke at Tønsberg/Nøtterøy er utpekt som et nasjonalt satsingsområde for gs-veg-utbygging. Det dreier seg om et forsøk som vil kunne komme andre byer og distrikter til nytte seinere.

I Tønsberg-distriktet har vi også en betydelig markedsføringsoppgave foran oss. Vi legger gjennomgående opp til en bra standard på prosjektene med mye steinsetting. Totalt sett er det ikke sikkert at dette gir økte kostnader, men noen vil føle at det har et preg av luksus, spesielt fordi det på andre offentlige områder er innsparinger over hele linjen. For vår del dreier det seg også om å tilføre bymiljøet estetiske kvaliteter som har vært nedvurdert i ti-år hvor det nærmest har vært fritt fram for bilismen.

Vegsjefmøte i forandringens tegn

Det var vår nye vegdirektør som åpnet Vegsjefmøtet den 30. mars. Med referanse til Hollerutvalgets arbeid var Søftelands budskap at vi må legge hovedvekten på å se hva som kan bli bedre og ikke bare forsvare det som har vært bra. Han nevnte også stikkord som *regionalisering* og *det grenseløse vegvesen* og oppfordret derved til mer og bedre samarbeid over fylkesgrensene.

Søfteland pekte også på endringer i rammebetingelser og nye trender som ville medføre store og krevende utfordringer for oss. EØS-avtalen og miljø- og sikkerhetsspørsmål ble spesielt nevnt her. Han pekte ellers på at det nå var større aksept enn tidligere for å bruke penger på å få fram estetiske kvaliteter. Forøvrig kom han inn på artikkelen om "Jappekultur" i "Vegen og vi" nylig og sa at det er viktig at vi viser den rette omtanke og et godt skjønn i slike saker som her var nevnt. Han understreket at det er et lederansvar å utnytte ressursene riktig. Etter min oppfatning er dette viktige signaler som vi må arbeide videre med. Måten å gjøre det på er etter min mening at vi ved gode eksempler kan få fram positive holdninger til stadig å gjøre tingene bedre. Vi har mange gode eksempler på fornuftig og besparende ressursbruk, såvel i stort som i smått.

Ellers brukte vi en hel dag på temaene personaltilpasning, personalomstilling og kompetanseutvikling. Det sier litt om hvor stor vekt Vegdirektoratet legger på at vi skal være fleksible og tilpasningsdyktige for å møte fremtidige krav. Dette dreier seg ikke bare om en fornuftig ressursbruk, men også om spennende egenutvikling.

For øvrig var flere aktuelle temaer oppe. la meg i fleng nevne saker som Ny giv i trafiksikkerhetsarbeidet, prosjektet Vegtrafiksjeff (drift og trafikant og kjøretøy under en paraply), egenregikalkyle, kjøretøykontrollen i EØS, målstyring, KRØSUS og 1994-budsjettet. Dessuten fikk vi et friskt og tankevekkende innlegg av direktør Per Ivar Åbyholm ved Norsk Hydro as om HMS-arbeidet (Helse, Miljø og Sik-

kerhet). Hans budskap var klart: Vi får den sikkerhet vi demonstrerer. Ved en rekke eksempler understreket han hvor viktig ledernes holdninger til HMS-arbeidet er, og hvor viktig det er at en er konsekvent. Sikkerhet er ikke noe en går på akkord med. Er verneutstyr som hjelm og vernesko påbudt så skal *alle* bruke det, besøkende inkludert.

Vi kan uten tvil fortsatt gjøre mye for å høyne sikkerheten og unngå ulykker. Det er f.eks. vanskelig å se logikken i at det i miljøtunnelen i Horten/Borre er påbudt å bruke hjelm, mens det på anlegget forøvrig ikke er det.

La meg også nevne Søftelands innlegg om Strategisk plan. Vi trenger en langsiktig etatsplan, en felles visjon om hva etaten skal være og kan tilby i framtida. Det gjelder felles langsiktige mål, såvel som felles holdning og retningslinjer for vårt arbeid. Dette kan bli en viktig prosess for oss alle, med utgangspunkt i Hollerutvalgets arbeid og med tanke på neste revisjon og Veg- og vegtrafikkplanen.

Johan Lepperød

Denne måned:
Vegsjef
Johan
Lepperød

**Vegsjefen har fått nytt
mobiltelefonnummer:**

031 14044

Person søker som før

096 62690

Statens vegvesen deles i to divisjoner?

- Personlig tror jeg Holler-utvalget kommer til å ende opp med en divisjonalisering, sa Kjell Knudsen fra Vegdirektoratet på driftskonferansen i Larvik 30. mars. En divisjonalisering betyr at anleggsdrift, maskin og deler av driftsavdelingens arbeidsoppgaver blir skilt ut og organisert som en egen enhet som ikke er underlagt vegsjefen. Knudsen, som er sekretær i utvalget, kunne ellers opplyse at Holler-utvalget høyst sannsynlig kommer til å levere sin innstilling til fristen 1. juli i år.

Erik Thomassen

Det er liten tvil om at utvalget vil legge til grunn at det er ønskelig å skille styringen av forvaltningsoppgavene fra styringen av produksjonen i Statens vegvesen. Bare NAFs representant Arnfinn Nilsen går inn for å beholde hovedtrekkene i dagens samordnede organisasjon, kunne Kjell Knudsen fortelle. Spørsmålet er mer hvilken modell som velges for å gjennomføre skillet. Vegvesenets representant i utvalget, administrasjonsdirektør Kjell Haaland, vil trolig gå inn for å beholde begge elementene under vegsjefenes styring, men med regnskapsmessig adskillelse.

Andre i utvalget vil skille ut hele produksjonsdelen vår som et statsforetak eller statsaksjeselskap. Flertallet vil trolig likevel falle ned på en divisjonsmodell der både forvaltning og produksjon forblir innenfor Statens vegvesen, men hvor de blir skilt

i to divisjoner som hver for seg er underlagt Vegdirektøren.

I en divisjonsmodell vil vegsjefen miste styringen over anleggs- og maskindriften og deler av det som i dag er driftsavdelingens oppgaver. Hvorvidt disse oppgavene vil bli organisert fylkesvis eller regionalisert kommer utvalget sannsynligvis ikke til å si noe om. Her vil Vegvesenet selv få bestemme organiseringen.

Holler-utvalget

-Atskillelsen av forvaltning og produksjon er kanskje mer en trend i tiden, enn noe det virkelig kan føres bevis for har effekt, mente Knudsen. Dette er noe som skjer over hele Europa, og innenfor samferdselsetatene i Norge er vi den siste som må "til pers". Det positive er at flertallet i utvalget ser ut til å akseptere at Statens vegvesen har gode grunner for å ha en egenproduksjon innenfor rammene av etaten. Utgangspunktet var dette slett ingen selvfølge. Argumentene som ser ut til å ha slått igjennom er at kompetanse på driftssiden kan styrke plansiden, beredskapen, behovet for å kunne utnytte beredskapsmannskaper året rundt, at ikke alle oppdrag eger seg for anbud og at Vegvesenets egedrift kan være et korrektiv i markedet.

Spørsmålet er også hva som skal inngå i forvaltningsbegrepet og dermed forbli under vegsjefens styring. Fler-

tallet i utvalget ser i følge Knudsen inn for at alle planavdelingens, biltilsynets og administrasjonens oppgaver skal inngå her sammen med byggherreansvaret og laboratoriet. Når det gjelder driften av vegnettet ser man ut til å mene at tilsynet med vegen og enkle opprydnings- og utbedringsoppgaver ("vaktmestertjenester") må tilhøre forvaltningsdelen. Større tiltak som i dag utføres av driftsavdelingen vil imidlertid høre hjemme i produksjonsenheten. Hvor grensen her skal gå krever selvfølgelig en nærmere avklaring.

En divisjonsmodell vil medføre at Vegvesenet delvis skal konkurrere med private, men fortsatt vil etaten ha anledning til å tenke sysselsetting og gi oppdragene til egen produksjonsenhet framfor å sette dem ut på anbud. - Det vil være mange ubesvarte spørsmål også etter at Holler-utvalget har lagt fram sin innstilling, slo Knudsen fast, og la til at dette ville være en ganske spennende utfordring for etaten. Holler-utvalget mener likevel at den modellen det legges opp til vil være bestandig. Det vil si at det ikke legges opp til noe "trinn 2" med utskilling av produksjonsdivisjonen someget selskap (slik det f.eks. skjedde i Sverige).

Holler-utvalgets innstilling vil komme i form av en offentlig utredning (NOU). Denne skal til en bred høring bl.a. hos de ansattes organisasjoner, før Samferdselsdepartementet utformer en Stortingsmelding om saken. Denne vil ventelig bli lagt fram våren 1994. Eventuelle endringer vil trolig kunne bli gjennomført fra 1996.

Liten piggfri-økning



Bruken av piggfrie dekk økte fra 9 til 11 %.

11 % kjørte piggfritt i Vestfold i vinter. Dette er en økning på to prosentenheter fra fjoråret. Målet var å nå opp i 14 % i år. Mer vinterlige kjøreforhold enn det som har vært vanlig de siste årene er trolig årsaken til den beskjedne økningen fra i fjor til i år.

Også andelen piggdekkbrukere økte forøvrig noe fra fjoråret, mens det var færre som brukte sommerdekk vinteren igjennom. Andelen som sa de ville velge dekk uten pigg neste gang er redusert fra 40 til 30 % av de spurte.

Vinteren kom tidlig denne gangen. Allerede 16. oktober kom det første snøfallet, og førjulsvinteren var generelt preget av mer isete og vanskelige vegger enn på lenge. Dette er trolig en viktig grunn til at flere nå ser ut til å ville satse på piggene.

Utviklingen ser ut til å ha vært noenlunde den samme over hele landet. Etter kraftig vekst i bruken av piggfrie dekk i fjor, kom det en stagnasjon i år. Likevel er resultatene mer positive i Oslo, Akershus og Østfold. I Oslo er nå bruken av miljødekkene oppe i 15 %, mens den i Bergen (hvor kampanjen har pågått i flere år) ligger omkring 20 %.

I grøfta med piggfritt

Vestfolder`ns redaktør og etatens fremste ambassadør for det piggfrie alternativet havnet selv i grøfta en dag i november. Under kjøring på Bispevegen ved Barkost i Våle, i mildvær og uten antydning til snø og glatte, var veien pluselig belagt med den rene skøyteisen. Heldigvis gikk det bra med både fører og passasjer, men bilen fikk seg en real trøkk.

Hva slags dekk velger du neste gang? Jeg vet ikke hvor mange ganger jeg har fått spørsmålet, gjerne ledsaget av et skjevt flir. Og jeg skal innrømme at jeg har vært i tvil om hva jeg skal svare. For det er jo slik at får man et uhell på piggfrie dekk, så tenker man straks på dekkene. Får man et uhell på piggdekk gjør man det ikke.

Nå har jeg svaret klart. Jeg velger piggfritt også når jeg til høsten skal skifte dekk. Kjøring på all slags føre i lavlandet, i innlandet og på høyfjellet har overbevist meg om at piggfrie dekk holder mål. At jeg gjerne vil holde en litt lavere profil enn tidligere når det skal propaganderes for dekkene er en annen sak.

Det var speilblank is den morgenen på Bispevegen. 10-15 biler kom i løpet av de 90 minuttene vi befant oss der seilende mer eller mindre sidelengs. De fleste hadde flaks og møtte ingen og klarte derfor å gjenvinne kontrollen over bilen. Det er nifst og uhyggelig når det skjer. Ingen venter is med +5 i lufta. Når slikt skjer er alle ille ute.

Biltilsynet satser på MC-opplæring

"Kubik-gutta" i biltilsynet har nå fått nytt leketøy. Neida, fra spøk til alvor - en ny lekker Honda VF 1000 kubikk motorsykkel er blitt kjøpt inn og skal ha sin plass ved biltilsynet i Larvik. Den skal brukes i opplæringsøyemed.

Jorun Sætre Bringaker

Det er i disse dager kjøpt inn en stor motorsykkel for biltilsynet i Vestfold. Det er en Honda VF 1000 kubikk. - Den skal holde til på biltilsynet i Larvik og brukes i forbindelse med opplæring. Det vil si både egentrening og som en del av opplæringen av sensorer, sier seksjonsleder Klaus Ottesen ved biltilsynet i Larvik til Vestfolder'n. Vi har tilsyn med dagens moped- og motorsykkelopplæring ved ungdomsskolene og kjøreskolene i fylket, sier Ottesen videre og legger til at det er viktig med et godt samarbeid på alle plan.

- Hensikten med kjøp av sykkel er også å treffe og oppsøke et spesielt miljø, sier Ottesen videre. - Vi har mye å tilføre dette miljøet av opplæring og vi har kvalifiserte folk til denne oppgaven.

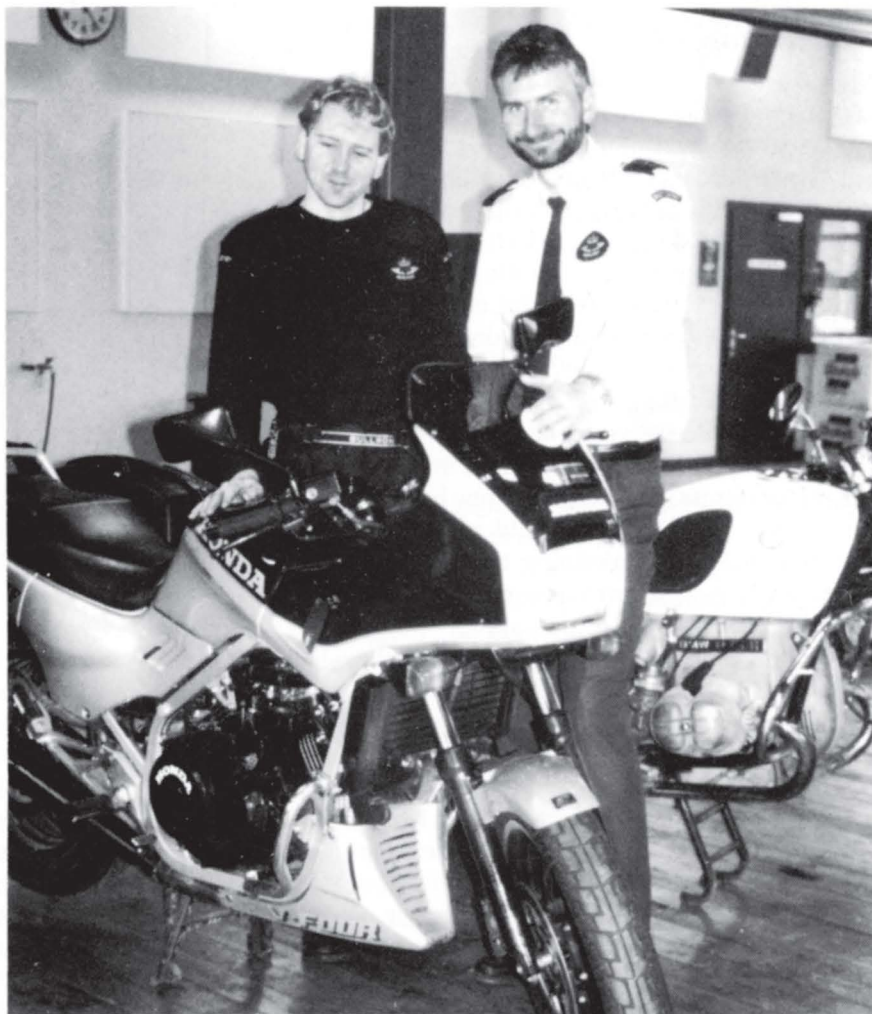
I forbindelse med samarbeidet med ungdomsskolene og kjøreskolene når det gjelder moped- og motorsykkelopplæring er det i disse dager satt igang et MC-kurs etter initiativ fra biltilsynet. Det blir arrangert 7. - 8. mai og er en videreføring av de kursene som tidligere har vært holdt for kjørelærere og biltilsynets personell samt praktiske MC-kurs for

mopedlærere på ungdomsskolene. En slik samling er tenkt å gi en mulighet for å skape en felles plattform for trafikk- og tohjul-undervisning i fylket.

Til samlingen er det tenkt å kjøre motorsykkel fram til Vinje i Telemark. Det er lagt inn som en trening og turen kommer til å gå på varierte veger i Vestfold og Telemark, avbrutt av noe kjøring på lukket område. Lørdagen er det lagt opp en

lengre landevegstur med små pauser der erfaringer kan diskuteres underveis.

Målet med dette kurset er egentrening på motorsykkel i samarbeid med fagkolleger. For å få best mulig utbytte, legges det opp til kjøring med to på hver motorsykkel, slik at paret veileder hverandre og bytter på å kjøre. Da kan også de som ikke har motorsykkel til rådighet også være med.



Biltilsynet satser på bedre samarbeid når det gjelder MC-opplæring og har gått til innkjøp av ny motorsykkel ved biltilsynet i Larvik. Tormod Schau (t.v.) og Klaus Ottesen viser fram den nye doningen, en Honda 1000 kubikk.

Kritisk søkelys på beplantninger

Hvordan skal beplantningene langs vegene våre bli i framtida, og hvordan skal de vedlikeholdes? Vegmester Oddvar Bakken på Ås er kritisk til en del av den plantingen som har skjedd bl.a. i forbindelse med de nye motorvegstrekingene i midt fylket. Nå blir problemene aktualisert ved at vegmestrene overtar ansvaret for vedlikeholdet.

Erik Thomassen

Bakken tok Vestfolder`n med på befaring på en del av beplantningene langs nye E18 i Sem. Her er det satt ut busker i tusentall for betydelige beløp. I dag er en del av beplantningene et trist skue. - Eller kanskje er det slik det skal være, spør Bakken. I Vegvesenet, og i alle fall blant de som har ansvar for vedlikeholdet, er det knapt noen som har noe forhold til hvordan en beplantning skal se ut etter tre år. - Skal vi plante inn nytt der plantene har problemer med å overleve? Statens vegvesen har også en svært streng holdning til bruk av kjemiske midler til fjerning av ugress. Men skal vi kunne holde de store feltene fri for ugress inntil plantene er store nok, må vi ha anledning til å bruke de samme midlene som gartnerne ellers bruker.

Vedlikehold av busker og grøntanlegg er allerede en ressurskrevende del av Drifts virksomhet, og dette arbeidsområdet vil øke nærmest eksplosivt i årene som kommer. Bakken ønsker også å fokusere på hvor plantingene skjer. Er det noen mening i å plante i områder som få eller ingen ser? På E 18 i Sem er det plantet store mengder busker som er helt eller delvis usynlige for de vegfarende, f.eks. i skråninger på nedsiden av vegen.

- Det er snakk om store investeringer her, og vi på driftsavdelingen må ta vår del av ansvaret for at dette skjer, sier Bakken. I framtida ønsker han å konsentrere beplantningene om kryssområder og sentra, og heller satse mye her.



Plantingen av hagebusker langs motorvegene er også et forhold Oddvar Bakken ønsker å rette søkelyset mot. - Professor Olav Gjærevold har laget tre rapporter om vegetasjonen langs vegnett i Norge. Dette er interessant lesning, sier Bakken. Gjærevold understreker særlig at vi skal pleie den vegetasjonen som er naturlig langs vegene våre. Men samtidig er han innforstått med at dette må underordnes hensynet til trafikksikkerheten. I en slik sammenheng medfører en del av den innplantningen vi har foretatt langs E 18 et skritt i gal retning.

- Langs vegene må vi først og fremst tenke trafikksikkerhet, sier Bakken. Dernest kommer

Vipå driftsavdelingene må ha en klarere holdning til hvordan og hvor beplantningene våre skal være i framtida, sier vegmester Oddvar Bakken i område 02. Hittil har planleggerne og landskapsarkitektene fått styre uten tilstrekkelig tanke for vedlikeholdet av anleggene.

hensynet til at det skal være ryddig og pent. Beplantningene må underordnes disse kravene, men samtidig må det være rom for å anlegge parkmessige områder av høy kvalitet langs vegene, slik det f.eks. er gjort i Sørby-krysset i Stokke. Ellers må regelen være at vi satser på stedegen vegetasjon og ikke bringer for mange nye elementer inn i bildet.

Bakken innrømmer at Drift kanskje har vært for feige når man har hatt planene til gjennomsyn. Selv om beplantningene har blitt endret og redusert som følge av innspill fra Drift, har man vel ikke følt seg riktig faglig kompetent til å ta til motmæle mot konsulentene.



Idag mangler Drift den fagkunnskapen som skal til for å vedlikeholde plantefeltene. Linjen har vært at man ikke skulle ansette spesialister, men satse på all-

roundere og å oppjustere kunnskapene hos egne folk. - Jeg er ikke sikker på at det er riktig å ansette folk med gartnerkompetanse på Drift. Dette må vi se på,

men i alle fall må vi videreføre det nære samarbeidet vi hittil har hatt med f.eks. parkvesenet i kommunene og Gjennestad gartnerskole, sier Bakken til slutt.

Beplantninger ingen ser, slik som her i skråningen på nedside av rekkverket, hører med til det driftsavdelingen skal vedlikeholde på E 18 i Sem.

Landskapsarkitekten enig

- Jeg er i store trekk enig i Oddvar Bakkens synspunkter på beplantningene langs E 18, sier landskapsarkitekt Eva Preede på vegkontoret.

Eva understreker likevel at det er viktig å bygge opp kompetanse også på dette området som nå blir stadig viktigere for driftsavdelingen. Man bør ha fagfolk for å styre arbeidet med vedlikehold av beplantningene.

- Det er utvilsomt riktig at det hittil har vært lagt for lite vekt på hvordan anleggene skal vedlikeholdes når beplantninger planlegges, sier Eva Preede. Det er viktig at driftsavdelin-

gen kommer på banen og gir klarere meldinger om hvilke krav de må stille, legger hun til

- Jeg er også enig i at det er plantet altfor mye busker langs E18-anleggene i midtfylket. I stedet burde det ha vært brukt planter som er typiske for området, sier hun. - Denne kritikken rammer også meg selv, legger hun til, for jeg har selv vært med på planteplanen som konsulent for vegkontoret. Det har skjedd en utvikling på dette feltet de seinere åra. Nå er det faglig enighet om at det langs landevegen er riktig å plante arter som hører hjemme i naturen rundt og som utvikler seg til skogsbryn og buskas etter noen år. I byene derimot, hvor hastigheten er mindre vil det som oftest være riktig å bruke kulturpre-

gede vekster som oppstammede trær og prydbusker.

Også Bakkens synspunkter på bruk av sprøytemidler de første årene etter utplanting har skjedd, kan landskapsarkitekten si seg enig i. - Selvfølgelig er det riktig å begrense giftbruken så mye som mulig, men det tilnærmete totalforbudet mot milde plantegifter som Vegdirektoratet ser ut til å gå inn for er alt for strengt. Å holde feltene frie for ugras uten å sprøyte er nærmest umulig. Her må det derfor en oppmyking til.

Eva Preede understreker også at det er viktig driftsbudsjettene høynes for å møte de økte kravene til vedlikehold som de mange beplantningene krever.

Første fagarbeider med gartnerpapirer



Anleggsgartner Øystein Lønn Nilsen har en meget bevisst holdning til det grønne og mener Vegvesenet bør satse i den retning i framtida.

Nye oppgaver har fått anlegget til å tenke grønt ved ansettelse av fagfolk. - Terrenget langs vegen bør være en forlengelse av naturen ellers i området når det gjelder vegetasjon, sier anleggsgartner Øystein Lønn Nilsen til Vestfolder'n da vi traff han i miljøgata i Horten i ferd med å legge stein på fortauet.

Jorun Sætre Bringaker

- Det er viktig for Statens vegvesen å satse på miljøet rundt vegene, sier vår nye anleggsgartner Øystein Lønn Nilsen. - Det gir en fin signaleffekt utad at vi i framtiden satser på grønt. Veg er nemlig ikke bare en svart stripe i landskapet. Vi må se helheten i landskapet omkring vegene og det vil i lengden være med på å skape en harmonisk ramme rundt trafikkbildet, sier han videre.

- Vegvesenet i Vestfold har vært meget flinke til å tenke grønt på den nye E 18 mellom Tønsberg og Sandefjord, sier Øystein videre. Men en oppgave som nå er meget viktig er å følge opp denne

bepantningen. Hvordan få et bevisst forhold til vedlikeholdet av blomster, busker og trær? Mer kunnskap om stell og vedlikehold av det vi har av planter langs vegene våre, da blir det automatisk også triveligere å jobbe med det.

Som vi skjønner er det en meget bevisst ung mann Statens vegvesen Vestfold har ansatt som anleggsgartner. Øystein Lønn Nilsen er 29 år, født og oppvokst i Tønsberg/Nøtterøy og har tatt sin gartnerutdannelse ved Statens gartnerskole Jensvoll i Lier. Han har før han begynte i Vegvesenet i januar jobbet hos anleggsgartner på Nøtterøy og i Oslo. På Ski utenfor Oslo har han

vært med på å bygge gågate i tillegg til større og mindre anleggsgartnerjobber både med dekker og grønt. Han har også vært innom grunnarbeid, nivellering og stikking tidligere.

Øystein er en allsidig gutt og liker å jobbe med forskjellige ting. - For en anleggsgartner kan vintrene blir litt stille og da kan jeg godt drive med litt snekring, sier han, det er bare positivt å kunne være fleksibel. - Jeg har vært med på oppsetting av støyskjermene på Rakkås i vinter og det synes jeg var artig.

Grunnen til at han søkte jobben i Statens vegvesen Vestfold var bl.a. den bevisstetsatsingen fra Vegvesenets side på miljøprosjekter som sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy og andre miljøprioriterte anlegg. Dette har en direkte tilknytning til hans jobb som anleggsgartner.

En slik jobb som Vegvesenet nå gjør i Storgata i Horten synes Øystein er en grei jobb. - Her gjør vi en investering for framtida, gata skal være trivelig å ferdes i, samtidig som folk ser fint steinarbeid kombinert med busker og planter, sier han videre og legger til at det er nettopp da jobben gir han mening.

Øystein trives allerede meget godt i Vegvesenet. Selv om han ikke har vært hos oss så lenge har han funnet seg godt til rette. Han ble tatt godt imot og trives sammen med sine arbeidskolleger.

Enting han ble positivt overrasket over var tempoet og effektiviteten. Blant de private har stat og kommune fremdeles rykte på seg for å være litt "trege". Han sier videre at folk i Vegvesenet har et "forhold" til jobben sin, de setter krav til kvalitet og synes det er tilfredsstillende og gøy å få det bra til. De har en naturlig innstilling til jobben sin uten å bli maset på og hele tiden kontrollert. Ansvar for jobben gir god trivsel og så langt Øystein har forstått er folk fornøyde og har det trivelig på jobben (og i brakka).

- Det å vite at det er ordnede forhold, når det gjelder bl.a. lønn, godt arbeids-



tøy osv., gir trygghet og det igjen utslag i godt arbeid, sier Øystein videre. Han skjønner godt at folk blir i Vegvesenet. Det er en arbeidsplass som føles trygg, ikke bare med tanke på arbeidsmarkedet i dag, men også på samholdet og interessen for jobben.

Øystein er naturelsker og ferdes mye på fjellet. Han er glad i å stå på ski og om sommeren er det skjærgården som ligger hans hjerte nærmest. Da han bodde i Oslo savnet han sjøen og nå etter at han flyttet tilbake til Tønsbergdistriktet har han begynt å kikke på hus, gjerne med utsikt over sjøen.

Vi ønsker han velkommen til oss og ønsker han lykke til med "det grønne".

- At Vegvesenet tenker miljø er en av grunnene til at jeg søkte jobben som anleggsgartner, sier Øystein Lønn Nilsen. Her i gang med steinarbeid i Horten



Stadig flere rekkverkskader

Skader på rekkverk er tredoblet fra 1991 til 1992. De utgjorde i 1992 50% av alle erstatningskrav fra Vegvesenet det året, mens det i året 1991 utgjorde 27%.

Else Marie Christensen

Antall skader på rekkverk er tredoblet fra 1991 til 1992 (henholdsvis 6 og 18). Ser vi på den prosentvise andelen av de erstatningskravene som Vegvesenet sendte ut i 1992 sammenliknet med 1991, ser resultatet imidlertid slik ut:

Rekkverkskadene utgjorde i 1992 50% av alle erstatningskrav fra Vegvesenet det året, mens de i 1991 utgjorde 27%. Det største kravbeløpet i forbindelse med rekkverkskader i 1992 var kr 16.040,-. Det gjaldt skader som ble påført rekkverket på E 18 ved Farriseidet den 2. april.

Antall erstatningskrav mot Vegvesenet på grunn av steinsprut, vesentlig kantklipperskader, har vist en liten stigning (fra 7 i 1991 til 10 i 1992).

Det største erstatningskravet som ble reist mot Vegvesenet i 1992 i forbindelse med kollisjonsskader var på kr 60.559,- og gjaldt en kollisjon ved Paulitjønn i Larvik 16. desember 1991. Saken ble sendt Vegdirektoratet, og resultatet ble delt

ansvar slik at det ble utbetalt kr 20.187,-.

Erstatningskrav reist mot Vegvesenet

I 1992 ble det satt fram 44 erstatningskrav mot Vegvesenet (7 av disse ble avslått og 2 var uspesifiserte). Dette er sju krav fler enn i 1991. Tallene for avslåtte og uspesifiserte krav er de samme som for 1992. Det ble erkjent ansvar for kr 91.729,- av de kravene som kom inn i 1992, mens det i 1991 ble erkjent ansvar for kr 184.483,-.

Erstatningskrav fra Vegvesenet

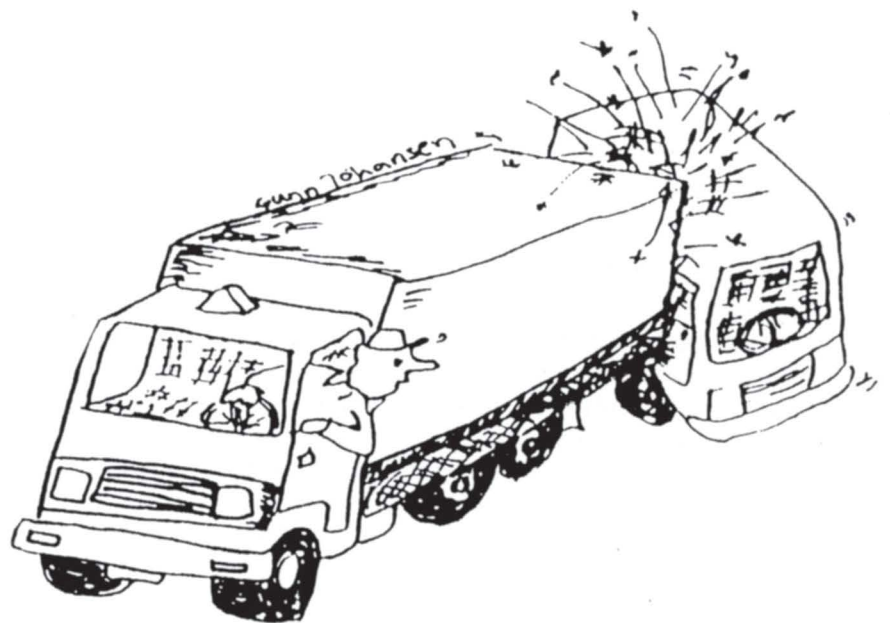
Vegvesenet sendte i 1992 ut 33 krav på tilsammen kr 155.930,-, mens

det i 1991 ble sendt ut 26 krav på tilsammen kr 328.427,-.

Utviklingen

Etter å ha sammenliknet disse to årene, vil jeg til slutt peke på utviklingen i antall erstatningssaker fra 1988, da vi startet med EDB-basert kravjournal.

Året 1988 skiller seg klart ut med hele 72 utsendte krav fra Vegvesenet. Dette året er sannsynligvis rekordår i antall erstatningssaker tolt (111 saker). Etter et betydelig fall i 1989 (45 utsendte krav), flater kurven ut i 1990 med 44 utsendte krav. Det er ut fra dette materiale vanskelig å se i hvilken retning utviklingen går.



Samarbeidet er igang i nord



Anleggslederne i samarbeidsprosjektet er fra NSB (t.v.) Per Odd Jacobsen, Kjartan Hove fra Statens vegvesen Buskerud og Leif Kjølén fra Vestfold.

Odd Jacobsen og for Vestfolds vedkommende er det som tidligere nevnt Leif Kjølén som har ansvaret.

I Vestfold er vi allerede godt igang med tilførselsvegen fra ny til gammel E 18 ved Bergsenga. Anleggsrigg er tatt i bruk, et hus som Vegvesenet har kjøpt på Klevjerhagen. Der holder foreløpig Geir Magne Bø og stikningsfolka til. Brugjengen har også etablert seg langs jernbanelinja med brakke. De er igang med bygging av kulvert Bergsenga II. Østre fundament er ferdig og støping av kulverten over jernbanelinja ble støpt fredag 30. april.

Anleggsriggen på Eik i Buskerud er på det nærmeste ferdig og samarbeidsprosjektet Statens vegvesen Buskerud, Vestfold og NSB er igang. Statens vegvesen Vestfold har allerede kommet godt igang med tilførselsveg til ny E 18 og kulvert på Bergsenga.

Jorun Sætre Bringaker

Statens vegvesen Buskerud, Vestfold og NSB har startet opp sitt spesielle samarbeid når det gjelder bygging av 4,5 km ny Vestfoldbane og 5,5 km ny E 18 fra Eik i Buskerud til Gutu i Vestfold.

Vegvesenet i Buskerud har satt opp anleggsriggen på Eik der anleggsle-

delsen for de tresamarbeidspartnerne skal holde til. Prosjektleder for Buskerud er Kjartan Hove, for NSB Per



Anlegget i nordre Vestfold har kommet godt igang. Vi er igang med bygging av kulvert ved Bergsenga. Jernbanelinja er sikret og vakt fra NSB passerer på slik at ingen anleggsmaskiner passerer linja når toget kommer.

Hvordan være god foredragsholder? Erfaringer fra driftskonferansen

På alle kurs og konferanser der jeg har hatt interesse av å følge godt med har jeg sittet på en av de første benkeradene. Under driftskonferansen i Larvik 30. og 31. mars 1993 så tenkte jeg, la meg sitte på ca. 2/3 dels romavstand fra talestolen og observere hva som skjer i lokalet.

Som hjelp til å formidle informasjon var det mikrofoner, talestol og overheadframviser. Det var 95 deltakere på konferansen. Salen var noe smal i forhold til lengden og høyden til taket kunne med fordel vært større for å få bedre effekt på overheaden. Der forskjellige hjelpemidler sto meget uheldig plassert i forhold til hverandre uten at noen av foredragsholderne prøvde å rette på dette.

Først skal jeg si litt om overheaden. Den var plassert så langt fra lerretet at store deler av lyskjeglen falt over eller under. Dette gjorde at det var umulig å bruke gode transparenter som utnytter hele arket. Overheaden sto også på uansett om den var i bruk eller ikke.

Til de enkelte transparenter kan sies at flesteparten var uleselige for de som satt bak i salen på grunn av for liten tekst. Endel foredragsholdere sto også plassert slik at han skygget for lerretet. Jeg trodde at når den enkelte foredragsholder la på en transparent så var det for å vise frem noe til publikum. Om han har transparenten som en huskeliste for seg selv så for guds skyld ikke legg den på overheaden. Det kan også spørres, hvorfor snakket flere av foredragsholderne til lerretet og ikke til publikum?

Det er fint at det som skal frem på en overhead er fargelagt, men husk det er det som skal fremheves som skal fargelegges. Enkelte hadde denne gangen laget meget gode overheader på EDB, men dessverre hadde noen falt for fristelsen til å sette sterke farger på andre partier av transparenten enn der budskapet lå. Vær også oppmerksom på muligheten for sterile transparenter. Enkelte lager også gjettekonkurranse ved å legge papir over deler av transparenten. Undersøkelser har vist at ved en slik presentasjon nytter individet (publikum) mesteparten av sin psykologiske energi til å gjette hva som er skjult under arket fremfor å lytte til foredragsholderen.

En av kursdeltakerne på siste rad fortalte meg at under en tiendedel av det som ble presentert på lerretet var forståelig. Selv brukte jeg kikkert for å se hva som foregikk.

Hva er en mikrofon? Jo, det er et hjelpemiddel som er med på å forsterke lyd og bringe den videre via en forsterker og en høytaler. Publikum bak i salen ga stadig hint om at de ikke hørte noe og ba om at mikrofonen måtte brukes. Hva gjorde foredragsholderne. Jo, de snakket somme tider ut i luften, somme tider til lerretet og somme tider til møtelederen. Lyd fra høytaleren var det lite å høre til bortsett fra noen bjeff av og til når foredragsholderen tilferdigvis passerte mikrofonen. Helt riktig er dette kanskje ikke idet et par forelesere var flinke til å nytte mikrofonen og skal ha honnør for dette.

Noen råd til kommende foredragsholdere kan være:

Ved overhead er det mye å lære av TV. Bruk farver om du ikke selv foretrekker sort/hvitt TV. Juster avstand til lerretet og bildeskarpheit på overheaden før du begynner foredraget. (Vær litt forsiktig med rød/grønn kombinasjoner om det er farveblinde til stede). Bruk ikke over seks setninger og høyst seks ord i hver setning pr. transparent. Teksthøyden bør være minst 8 mm, helst noe større (transparenter med teksthøyde som ikke er leselig for de som sitter bakserst i salen hører hjemme i papirkurven). En figur med tilknytning til transparentens tekst kan være fint. Utnytt hele transparenten, det gir best effekt. Fotografier kan omarbeides til gode transparenter av en fotograf. Det fins flere teknikker for å lage gode transparenter, men disse ville det føre for langt å komme inn på her. Ønsker noen bistand så skal jeg hjelpe til så godt jeg kan. Sørg for at alle ser lerretet mens du peker og se/snakk til publikum når du har noe å si. Slå av lyset på overheaden når den ikke er i bruk.

Juster mikrofonen før du snakker slik at den kommer i en naturlig høyde for deg. Snakk til mikrofonen samtidig som du ser utover publikum. Om overhead nyttes så legg transparenten på plass og gå til mikrofonen før du sier noe. Skal du øke stemmeverket så beveg deg litt nærmere mikrofonen. Husk at mikrofonen er suveren til å ta inn bakgrunnstøy fra krasling/riving av papir kremting osv. Ha gjerne en medhjelper i salen som via avtalte tegn informerer deg om du har riktig avstand til mikrofonen og om det er godt å høre hva som blir sagt. Er det feil med anlegget så avbryt foredraget til dette er i orden igjen.

Ofte er en foredragsholder bedre om han ikke nytter overhead. Vurder en slik løsning neste gang. Lag deg et stikkordmanus med de punktene du har tenkt å snakke om. Bruk god teksthøyde og dobbel linjeavstand på liggende A 5 ark. Tenk gjennom hva du skal si. Arkene legger du i en haug på venstre side på talestolen nummerert etter hverandre. Se ut over publikum. Se ned og les det første stikkordet. Se utover publikum og si det du hadde tenkt. Se ned og les neste stikkord, men hold kjeft. Begynn først å si noe igjen når du ser utover publikum. Slik fortsetter du. Når et ark er tomt flyttes det diskret over til høyre side av talestolen. Ved å benytte denne teknikk kan du styre tiden ved å angi tid pr. ark. (Det minst viktige hoppes over). Blir du litt dreven innen denne teknikken så ser det ut som om du holder hele innlegget uten manus og at du avslutter akkurat til avtalt tid. Om du også bruker korte setninger, unngår unødige fyllord og snakker tydelig, så vil du være en av de som imponerer på talestolen. Lykke til!

Audun Nordbotten

Hvordan fungerer en datamaskin?

EDB-datasikkerhet, hva er det?

Hvordan fungerer en datamaskin? I prinsipp består en datamaskin av en serie enheter som arbeider parallelt eller etter hverandre. For å få et datasystem til å virke trengs hardware (selve datamaskinen med ytre fysiske enheter), og software (programmer og rutiner for styring av datamaskinen). Elektrisk kraft (likerettet) er nødvendig for bruk av slike maskiner.

Selve datamaskinen består grovt av en sentralenhet (CPU), en aritmetisk/logisk enhet, en kontrollenhet og et indre lager. Til dette system kan det knyttes ytre enheter som modem, terminaler, skrivere, sekundærlager for data, sonder osv.

En datamaskin arbeider i to-tallsystemet eller det såkalte binære tallsystem, dvs. et system som består av 0 eller 1. I datamaskinen markeres 0 og 1 med kjerner som enten er magnetisk syd- eller nordpolorientert via svake el-strømmer. Tallet 10011 i binærsystemet betyr 19 i vårt tallsystem. For de som behersker binærsystemet, så er dette et meget enkelt og greit tallsystem å arbeide med. Som en parentes kan nevnes at om vi skulle valgt et nytt tallsystem i dag for våre daglige manuelle beregninger så ville vi antakelig ha valgt binærsystemet eller tolv-tallsystemet idet disse systemer er lettere å arbeide i enn titallsystemet.

Går vi fra oss som brukere og innover mot selve datamaskinen har vi en hel del enheter og systemer vi må passere. Disse kan grovt beskrives slik: Vi arbeider vanligvis i et applikasjonsprogram som f.eks. Notiswp, Excel el. Som grunnlag for dette program ligger det et programmeringsspråk som cobol, fortran, pl/1 el. Via en kompilator oversettes programmeringsspråket til ett symbolsk språk som assemblern oversetter til maskinspråk som datamaskinen kan bruke. For å få dette til er det lagt inn diverse styringsparametre og kontrollfunksjoner som påser at alle kommandoer i systemet skjer på rett plass til rett tid. Styringsprogram kan være CP/M, MS DOS, Sintran, UNIX osv. Disse kan arbeide med fra 4 til 64 bits pr. operasjon (en bit er enten 0 eller 1) avhengig av maskinstørrelse, kapasiteter, hurtighet mv. Når maskinen har behandlet våre data kommer de ut via de samme enheter i motsatt rekkefølge av den de gikk inn. Hvordan data skal lagres eller presenteres utad er det opp til oss å avgjøre innenfor de muligheter systemet tilbyr.

De fleste styringsprogram har et passord mellom bruker og datamaskinen, dvs. at det er bygd et skall rundt systemet. Hver bruker har en inngang og kan passere dette skall om det oppgis et passord. Det er fleste ikke klar over er at når først dette skall er passert så kan de som kjenner endel til EDB valse relativt fritt rundt i de data som er lagret. Ønskes det større sikkerhet kan dette fås ved å legge passord på enkelte program/programdeler, filer, blokker osv. Tilgangen til data blir da atskillig verre. Er vi veldig avansert kan vi legge kryptiske eller bevegelige pass-

ord mellom kompilator og assembleren, men da blir det tungt å arbeide og meget komplisert.

Hva er forresten et passord. ? Det bør ikke være et ord som kan plukkes i en ordbok eller navnregister for da er det lett å lage et enkelt program med loop og få det listet ut. Et godt passord er laget slik at det kan ligge nedskrevet på pulten uten at uvedkommende som måtte se det kan avhende det. Jeg kan godt skrive ned et slikt passord om noen ønsker å prøve seg.

Når vi bruker EDB skal vi være oppmerksom på at de som greier å gå forbi passord oftest søker mot de steder hvor det er vanskeligst å komme til for der ligger som regel de mest følsomme opplysningene. Vi skal også være klar over at det er mulig å plukke ut maskinspråket og analysere dette. Det er også mulig å komme inn mot en datamaskin via Televerkets datalinjer om slike er knyttet til systemet. Det er laget mange finuerlige knep for å holde inntrengere ute, men viskal være oppmerksom på at det muligheter til å komme ut, går det også an å komme inn selv om det er komplisert. Televerkets datalinjer styres av EDB-maskiner som kan manipuleres fra en hvilken som helst datamaskin med tilknytning til telenettet, så her kan mye gjøres for den som kan og ønsker det.

Skal vi være sikre på å holde data for oss selv via EDB må vi ha en PC, dvs. en enbrukermaskin uten tilknytning til andre og denne PC'n må stå innelåst slik at andre ikke kan komme til.

De fleste data i Vegvesenet er ikke graderte. Vi arbeider ikke med bedriftshemmeligheter og har derfor ingen grunn til å overadministrere oss med passord og kompliserte prosedyrer. Vi trenger lett tilgjengelige informasjonssystemer som kan brukes av alle. Data lagt inn på en enkel måte er sjelden interessante for drevne datasnoker, hacker mv. Det er mulig å ha en høyere terskel for data som legges inn enn for data som brukes til informasjon og dette er et moment som må drøftes.

Til slutt vil jeg si at ønsker noen å holde saker for seg selv, så for guds skyld ikke legg det inn på vårt EDB anlegg. Vi skal ikke se bort fra at det lekker som en sil.

Audun Nordbotten



Nye metoder for beregning av betong?

I enkelte databaser ligger det regneprogram og opplysninger som tyder på at det innenfor kompliserte betongkonstruksjoner kommer en ny beregningsmetode. Metoden går i prinsipp ut på å beregne betongkonstruksjoner som fagverk hvor stålet tar opp strekkraftene og betongen trykkraftene. En av fordelene med denne beregningsmetoden er å sikre at stålet trekkes tilstrekkelig inn i betongens trykksoner før det kuttet. Videre kan materialene utnyttes bedre. Det er dokumentert at havariet av boreplattformen Sleipner A i 1991 kunne vært unngått om denne beregningsmetoden var anvendt.

Audun Nordbotten



Skivebom på Karl!

Jeg har lyst til å si noe om det som har vært skrevet om "japper" i Vegvesenet i det siste. Ved et par anledninger har jeg lest om vegslusker som har blitt japper. Hva menes med en vegslusk? Det er et historisk begrep fra mange år tilbake på en som jobbet på vegen, en som drev fysisk hardt arbeid som vegarbeider. Begrepet er vel mer eller mindre borte slik som rallaren. Hvis det er noen som i dag kommer i nærheten av det å være vegslusk så er det folka som fysisk jobber på vegen.

Er det disse som er blitt japper? Jeg kan ikke skjønne annet enn at dette hører til på et annet nivå. Kortene blir blandet, men det er jo noe som heter: "Etter seg selv dømmer man andre".

For når det gjelder vegarbeidere på nivå tre og fire kjenner vi oss ikke igjen i det som er beskrevet. Det må være andre som bør tituleres som statsjapper. Det må bli slutt på å blande kortene. Som eksempel kan jeg nevne at på de tre driftsområdene (nivå tre og fire) er vi ca. 75

personer og har til rådighet seks mobiltelefoner, som vi deler oss imellom! De øvrige 54 mobiltelefonene (60 mobiltelefoner er nevnt i innlegg i forrige Vestfolder'n) befinner seg vel hos andre grupper?

Vi i driftsområdene har ansvaret for å holde flyt i trafikken gjennom hele fylket vårt og det er et viktig ansvar, men i forhold til mange andre i etaten har ikke vi blitt tilgodesett med mye og dyrt utstyr o.l. slik at vi kan karakteriseres som statsjapp!!

Hilsen fra Rolf

Bygningers drift

Bygningers drift er nå å betrakte som en fagenhet på administrasjons- og økonomiavdelingen. Den nye vaktmesterfunksjonen og renholderne sorterer under Mona Karlsen.

Jorun Sætre Bringaker

Det er vel ikke så vanskelig å tenke seg hva som sorterer under fagenheten Bygningers drifts arbeidsområde. Men vi har allikevel lyst til å peke på noen av arbeidsoppgavene som er blitt lagt dit.

- Vedlikehold og drift av bygningen, bortsett fra det tekniske (heis, varme- og ventilasjon).
- Renhold
- Holde lagrene ajour og i orden
- Parkering
- Innkjøp av kontorutstyr og møbler
- Utstyr til møterom, trimrom osv.
- Holde teknisk utstyr (bortsett fra EDB-utstyr) i orden.

Mona Karlsen skal ha det daglige ansvaret og i tillegg ha hovedansvaret for økonomi, f.eks. husleie, vedlikeholdsavtaler osv. Sammen med Arnfinn Bentzen har hun endel å gjøre med det nye alarmsystemet og adgangskontrollen. Meldetjenesten går til Securitas, men på vegkontoret er Mona og Arnfinn kontaktpersoner. Mona har også ansvaret når det gjelder brannsikring, branninstrukser, brannøvelser osv.

Hun vil etterhvert ha fire personer i sin nye fagenhet. Det er vår nye vaktmester Petter Samuelsen, renholderne Anne Vestskogen, Johanne Johansen og Solveig Mathisen.

Petter Samuelsen er ansatt av Statens bygge- og eiendomsdirektorat som



vaktmester på biltilsynet i Tønsberg. Der har han hatt en halv stilling + renhold ved siden av. Samuelsen skal tiltre i ny jobb som vaktmester på vegkontoret 1. juni i full stilling. Han har vært her noen dager i uken siden 1. mars og "ryddet opp" etter ombyggingen på vegkontoret. Han har i disse dagene også gått igjennom lagrene og montert låser, knagger osv. i det nye trimrommet. I tillegg til vaktmesterjobben skal han hjelpe til med renholdet hvis det blir nødvendig.

I forbindelse med den nye leiekontrakten med UNI har vi nå hele blokka og vi er nå helt atskilt fra Kremmerhuset.

- Vi vil nå også forandre på endel renholdsrutiner ved vegkontoret, sier Mona Karlsen til Vestfolder'n. Fra 3. mai vil renholdet på kontoret foregå på dagtid. Det er de samme renholdsbetjentene som tidligere, så det er kjente ansikter. De første må-

nedene vil alle tre holde på med renhold, senere vil muligens en arbeid i kantinen, avhengig om vi får dette arealet.

- Vi skal også over på en ny rengjøringsmetode, forteller Mona videre. Den går ut på at polishbehandlede flater i hovedsak skal tørrmoppes eller fukt tørres. Der det forekommer fuktig eller våsmuss må dette tørkes opp eller gulvet våtvaskes, alt etter behov. For at gulvene skal være lette å holde reine må polishflaten vedlikeholdes og dette gjøres ved flekkboning og/eller sprayrensing/glansing, som vil bli utført av maskiner. I kjelleren på vegkontoret vil det bli et vaskerom og vaskemaskin for mopp. Det vil bli fire maskiner i tillegg til utstyr som trengs til moderne renhold. I følge Mona Karlsen er det kostnadsberegnet ca. kr 70.000,- til innkjøp av det nye utstyret i forbindelse med omleggingen av renholdet.

Tema: Mobilt samband

VHF - billig og bra



Mobiltelefoner er minst 10 ganger dyrere i drift enn Vegvesenets eget VHF-samband. - VHF-sambandet kunne vært utnyttet langt bedre enn tilfellet er i dag, sier Gunnar Eriksen og Kåre Holtung på Maskinsentralen. De reagerer når folk i stedet roper på flere mobiltelefoner.

Erik Thomassen

- Vi setter et stort spørsmålstejn ved at noen formenn og oppsynsmenn sitter med mobiltelefon, men uten VHF. Dette betyr at de kan få

kontakt med private maskiner, men ikke med gule. I alle fall ikke uten å bruke telefonoverdrag.

I Vestfold er dekningsgraden på VHF bedre enn på mobiltelefonnettet. VHF gir også muligheter til å samtale i grupper, noe som er veldig dyrt med mobiltelefoner. Problemet hos oss er i første rekke kapasiteten og i noen grad at nettet er avlyttbart.

Med telefonoverdrag har VHF-sambandet omtrent de samme mulighetene som mobiltelefoner. I tillegg vil mange slike samtaler fra VHF og inn på telefonnettet bare måtte betales med lokaltakst, mens det alltid er fjernvalgstakst når man bruker mobiltelefon.

VHF er billigst og foreløpig bra nok, men framtida er GSM-mobiltelefonsamband, sier Kåre Holtung (t.v.) og Gunnar Eriksen.

Tema: Mobilt samband

... men framtida er GSM-mobil

**Til tross for mange forde-
ler er VHF-sambandet på
veg ut. Vegdirektoratet
går inn for at det skal sat-
ses på et sambandsnett
basert på de nye GSM mo-
biltelefonene i framtida.**

Selv om VHF fungerer godt i Vest-
fold, er bildet et annet mange andre
steder. Systemet krever mange basis-
stasjoner, og i store fylker er dette et
problem. Formen og størrelsen på
VHF-stasjonene er heller ikke tids-

messig. - Det er ønskelig med noe
mer kompakt og med flere tilleggstje-
nester, sier Gunnar Eriksen.

Dagens mobiltelefonsystem, det nor-
diske NMT, er på veg ut men vil
operere parallelt med det nye syste-
met lenge. I stedet kommer altså GSM
som er et globalt system hvor utbyg-
gingen nå er igang.

Alternativet til å satse på mobiltele-
foner som sambandsystem for Veg-
vesenet ville være å bygge opp et helt
nytt digitalt UHF-nett. Dette ville

imidlertid bli kostbart, og det er man-
ge usikkerheter knyttet til et slikt sys-
tem. Man vil imidlertid beholde et
nedbygget VHF-nett som supplement
til GSM, spesielt for å ivareta bil-til-
bil kommunikasjon og behovet for
gruppesamtaler.

Vegkontorene får tillatelse til å star-
te anskaffelsen av GSM-telefoner så
snart man finner at dekningen i dis-
triktet er tilfredsstillende. For vår del
vil dette trolig skje i løpet av 1994. I
mellomtiden oppfordres man til å
være tilbakeholdende med å anskaf-
fe nye NMT-apparater.

Fulldigitalisert mobiltelefon med et vell av muligheter

**Høsten 1992 startet utbyg-
gingen av det nye mobil-
telefonsystemet GSM i
Norge. Systemet som alt-
så på sikt skal overta ho-
vedtyngden av Vegvese-
nets mobile sambandsbe-
hov. 18 europeiske land har
forpliktet seg til å bygge
ut det fulldigitaliserte
GSM-systemet som på sikt
ventelig vil bli helt domi-
nerende i verdenssam-
menheng.**

Blant fordelene med GSM-teknikken
kan nevnes: bedre, mindre og lettere
telefoner, forbedret lyd kvalitet, mer
effektiv utnyttelse av frekvensområ-
det, umulig å avlytte, flere tilleggstje-
nester enn tidligere og i tillegg lavere

kostnader som følge av økt standar-
disering.

En av de virkelig store nyhetene med
GSM-teknikken er at et abonnement
i systemet blir individuelt og ikke
knyttet til en spesiell mobiltelefon. I
praksis betyr det at den som tegner et
GSM-abonnement i stedet for å skaf-
fe seg en mobiltelefon får et Smart-
kort i hånden. Kortet, som kalles SIM-
kort (Subscriber Identity Module), er
ikke større enn et vanlig kredittkort
og inneholder blant annet en mikro-
prosessor med minne. SIM-kortet
stikkes inn i en hvilken som helst
mobiltelefon, og denne får dermed
SIM-kortets, det vil si brukerens num-
mer.

GSM-teknikken står for Global Sys-
tem for Mobile Communication og
bygger på en standard som er god-
kjent av 18 av Europas teleforvaltnin-

ger. Den felles standarden innebærer
at den mobile telefonenheten blir helt
grenseløs, på samme vis som det
nordiske NMT-systemet har vært det
helt siden starten for ti år siden. De
nordiske landene har i kraft av sine
erfaringer vært lkedende i utviklin-
gen av den nye GSM-standard.

Tross de store fordelene med GSM-
teknikken regner man innen de nor-
diske teleforvaltningene med at det
vil ta litt tid innen systemet er fullt
utbygd. Blant annet fører GSM-sys-
temet med seg store utgifter i opp-
byggingsperioden. Dette innebærer
også at de nåværende analoge mobil-
telefonsystemene, f.eks. NMT-syste-
met, ikke kommer til å bli foreldet når
den nye digitale teknikken nå innfø-
res. Både de digitale og de analoge
systemene kommer til å fungere pa-
rallelt med hverandre en god stund
inn i neste århundre.

Pensjonistene på besøk i miljøtunnelen:

- Nå skulle vi jobba på anlegg, guttær!



Pensjonistene satt igjen med mange inntrykk etter en tur inn i miljøtunnelen. Her er de fleste samlet sammen med prosjektleder Gunnar Hasle

- Det er nå jeg skulle jobbet på anlegg, sa en av pensjonistene da de var inne i miljøtunnelen på Horten - Borre anlegget og kikket. Interessen er stor og spørsmålene mange når Vegvesenets pensjonister har sine utflukter til våre anlegg.

Jorun Sætre Bringaker

Pensjonistmøte fredag 23. april ble lagt til anlegget Horten - Borre og det var selvfølgelig lagt inn et besøk inne i miljøtunnelen. Først var det bespisning inne på anleggsriggen og det hadde selvfølgelig Annlaug Wold sørget for.

Det var 26 av våre pensjonister som var interesserte og hadde funnet vegen til Ås vegstasjon, der de først møtte opp

for senere å kjøre videre til Borre.

Etter matsamlet alle seg i møterommet og Annlaug Wold ønsket velkommen og informerte bl.a. om pensjonistturen som i år går til Rjukan og museet på Vemork den 15. juni. Formannen i forningen gjennom mange år Kristoffer Dannevig takket for seg og overlot formannsklubba til Olav Aas.

Prosjektleder Gunnar Hasle ved anlegget ønsket alle spesielt velkommen til anlegget på Sydoverveien. Han ga en informasjon om prosjektet før han ga ordet til Einar Lunde som fortalte litt mer i detalj om selve miljøtunnelen og hvordan løsningen med støpingen av taket og forskalingsvogna hadde fungert.

Til slutt var det lagt inn en liten tur inn i tunnelen. De som har vanskelig for å gå ble kjørt inn med bil, mens andre spaserte den lille biten.

Interessen for dette var stor og mange spørsmål og kommentarer ble gitt. Den dagen vi var der var det lastebiler som kjørte i skytteltrafikk og hentet leirmasse.

- Dette kunne jeg tenke meg å være med på, det er nå vi skulle jobbet her, varen av kommentarene fra pensjonistene der de stod og fulgte med på hva som skjedde i tunnelen. De var borte og kikket på gravemaskinen som var igang med graving av leiren og de kikket på spuntveggene. Om dette hadde de fått forklaring på av Gunnar Hasle, men det var likevel rart å se det i virkeligheten.

Etten turen inn i tunnelen var det litt prat med spørsmål og kommentarer utenfor før de reiste hver til sitt og med mange inntrykk av hva som skjer under bygging av en tunnel av typen som ved Horten - Borre anlegget.

Forsøpling av området utenfor vegkontoret - hva kan gjøres?

- Vi liker ikke det vi ser av forsøpling av området utenfor inngangsdøren til vegkontoret, sier Anne-Grete Rød til Vestfolder'n. At det ligger brukte sprøyter og tomme øl- og brennevinsflasker utenfor er ikke noe trivelig. Men hva kan vi gjøre for å få bukt med dette?

Jorun Sætre Bringaker

- En morgen da jeg kom til jobben kikket jeg tilfeldig rundt hjørnet ved inngangsdøra og så tomflasker og en

Kollegaen min?

Hei!

Hvordan går det med kollegaen din i dag?

Han som du sier mor'n til om morgenen og mor'na til om ettermiddagen, og bla-bla til midt på dagen.

Han ser litt stusselig ut.

Problemer?

Eller bare en dårlig dag?

Kanskje han kunne trenge en oppmuntring.

Et klapp på skulderen, og et vennlig smil.

Tenk at det mennesket tilbringer du mer tid sammen med enn den nærmeste familien din.

Mye mer.

Og han med deg.

Med dine dårlige dager.

"Hei kamerat!

Slapp av, vær trist.

Jeg setter pris på deg som den gode kollegaen du er.

Enten du har en god, eller dårlig dag."

Ingen dårlig oppmuntring det?

Har du en god dag i dag?

Tror du den blir verre om du prøver?



- En slik forsøpling rundt inngangspartiet til vegkontoret kan vi ikke ha, sier Anne-Grete Rød (t.v.) og Torun Borgersen ved arkivet på vegkontoret.

brukt sprøyte. Det er tydelig at dette blir brukt som en oppholdsplass for narkomane om kvelden og natta. Hvor ofte og hvor lenge de tilbringer tiden sin der er umulig å si. Hvis de sitter bak murkanten er det umulig for folk som går nede på veggen å få øye på dem. Det er et godt skjulested.

- Vi kan ikke finne oss i en slik forsøpling av området rundt våre kontorer, dette bør vi få ryddet opp i, sier Anne-Grete videre. Kanskje det går an å få stengt terrassen på en måte. Hva med vaktsselskapet?

Takk

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

Hans Rivelsrud Næss

Landmåler med egen kunstutstilling

- Folk kjenner seg igjen i mine bilder, sier Jan Egil Lund ved vegkontoret. Han hentersinmotiv fra naturen i Hemsedal og fra skjærgården i Tønsbergområdet i tillegg til at han ofte maler hus i Tønsberg by.

Nå dukker de opp - alle de skjulte talentene i Statens vegvesen. Jan Egil Lund fra eiendomsseksjonen på vegkontoret har i vinter vist fram noen av sine malerier på en liten utstilling i et depot i trappeoppgangen på vegkontoret. Han har også hatt en større utstilling av sine malerier fra Hemsedal på kulturgildet 1993 i Hemsedal med kjemperespons.

Jorun Sætre Bringaker

- Jeg har tenkt å kutte ned litt på malinga nå, sier Jan Egil Lund ved eiendomsseksjonen på vegkontoret. Det går mye tid til å male disse bildene og jeg liker å male, men det kan gå litt utover hensynet til familien, sier Jan Egil videre.

Etter miniutstillingen på vegkontoret har Jan Egil hatt en større lokal utstilling i Hemsedal kommunehus under kulturgildet 1993.. Ettersom hans motiv ofte er hentet fra naturen og da direkte fra områder i Hemsedal var utstillingen meget vellykket. Han solgte over halvparten av bildene og i tillegg fikk han noen

bestillinger. - Folk kjenner seg igjen i mine bilder, sier Jan Egil videre til Vestfolder'n. - Jeg liker best å male landskap, dvs. fjell, elver og gjerne med gårder og tun, og bygninger. Naturen i Hemsedal har fått en spesiell plass i hans produksjoner de siste årene i tillegg til hans motiver fra kystlandskaper ved Nøtterøy og Tjøme. Bygninger i Tønsberg by har han også malt, da særlig hus i Nordbyen og på brygga. Interessen for maling har han hatt siden han var barn. Men han valgte å satse på en teknisk utdanning og ha malingen som en hobby ved siden av.

Jan Egil er så og si selvlært som maler,

men innrømmer at han har fått god hjelp og lærdom fra sin gode venn landskapsmaleren Klavenes fra Tønsberg i tillegg til impulser fra den amerikanske kunstneren William Palluth.

Vi spurte han om han ikke heller ville satse på malingen enn å jobbe med landmåling ved eiendomsseksjonen på vegkontoret. - Det er ingen mulighet å leve av malingen, det er bare tilfeldig hva som blir solgt og når, sier han til slutt.

Vestfolder'n vil til slutt legge til at bildene er verdt å se. De har friske farver med fint lys og fin dybde.





En kan unngå
kritikk ved
ikke å si noe,
ikke å gjøre
noe og ikke
å være noe.

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.

Er du kledd for anledningen?

Sommeren står for døren og det er et økende antall personer som arbeider på, eller i umiddelbar nærhet av vegen.

Vegen er en farlig arbeidsplass hvor vi er prisgitt trafikantenes oppfatning av hva som skjer. Disse reagerer på de signaler vi gir ved kroppsbruk, påkledning eller skilter. Det vanskeligste å kontrollere i sikkerhetsarbeidet er den menneskelige faktor.

Derfor må vi sørge for at vi gir de rette signaler slik at sikkerheten kan bli størst mulig.

Håndbok - 051 punkt 4.6 "Personlig verneutstyr" sier bl.a.:

"Alle arbeidstakere som arbeider på offentlig veg som er åpen for alminnelig ferdsel skal benytte arbeidstøy med oransje grunnfarge.For arbeidstakere som bare sporadisk utfører arbeid på offentlig veg tillates bruk av vernevest istedet for arbeidstøy som nevnt over. Dette gjelder tilsvarende for arbeidsledelsen og andre som utfører inspeksjoner, befaringer o.l. når de må oppholde seg på trafikert veg under utførelsen av oppdraget."

Ovenstående er absolutt - og det synes en god del mot dette.

De som til daglig ikke arbeider på, eller i umiddelbar nærhet av trafikert veg er de som synder mest mot bruk av vernetøy. Det vil i praksis si linjeledelsen og funksjonærene.

Det har liten holdningsskapende virkning når man signaliserer at man selv ikke følger reglene - men forventer at andre skal gjøre det.

Linjeledelsen er ansvarlig for at reglene etterfølges, og at nødvendig tøy er tilgjengelig.

Innleide firmaer og entreprenører skal også følge disse reglene, og det er Vegvesenets stedlige leder som skal påse at dette skjer.

For å unngå misforståelser bør dette nevnes klart og utvetydig i avtalen/kontrakten som skrives.

Sørg for å innarbeide gode vaner - kle deg for anledningen!

Martin Pedersen

Det skjer i mai

Vegkontoret:

Bytting av arbeidsområder på Lønn og Personal:

Inger Engelsen har i tillegg til arbeiderlønn også ansvaret for fremmedmaskiner. Rom nr. 713 i 7. etasje, tlf. 033-71740.

Wenche Johansen har overtatt ansvaret for funksjonærlønn. Rom nr. 713, i 7. etasje, tlf. 033-71747.

Bente L. Huseby har flyttet over til Personalseksjonen, men har også ansvaret for reiseregninger. Hun har kontor innenfor Anne Kristin Korsnes i 7. etasje, rom nr. 702, tlf. 033-71741.

13. mai: Åpning av "Bommestad veiminne". (Et samarbeid med Larvik kommune, Hedrum historielag og Statens vegvesen).

VM (Vegmesterskapet) i landevegsløp i Sogn, 28. - 29.5. VEGA stiller med fyldig tropp (mulig for etterløpere å bli med).

Trafikant- og kjøretøy:

Biltilsynet inviterer ungdomsskoler i Vestfold med mopedopplæring, kjøreskoler i Vestfold med moped- og/eller MC-opplæring til egenutviklingskurs for moped og motorsykkellærere 7. - 8. mai sammen med folk fra alle biltilsynsstasjonene i fylket samt fra TS-seksjonen ved vegkontoret.

3. - 5. mai konferanse for landets trafikpedagoger.

11. - 13. mai: TS-seksjonen og Trafikant- og kjøretøyavdelingen kurser seg på prosjektarbeid.

Driftsavdelingen

Område 2:

Vårrengjøring, feiing/spyling. Sprenging av fri FV 410 v/ Støyten og RV 308 Svelvikstranda. Skifting av stikkrenne RV 308 Eidene - Verdens Ende. Skifting av pærer i trafikklys

(hele fylket). Reparasjon og justering av rekkverk. Rengjøring av brufuger. Justere viktige vegskuldre. Anleggsarbeid RV 312. Skiltvedlikehold/reparasjoner. Rensk av grøfter. Flatelapping.

Område 3:

Grøtting starter i mai. Dekkelegging starter 3. mai. Utbedre/trafikksikre (rekkverk og kantforsterkning) et parti på Rv 306. Sette opp rekkverk ved postterminalen i Sandefjord (Briskeveien). Lage rundkjøring ved Sundgapet bru (X RV 304/FV 205). Ellers vanlig vedlikehold.

Skilt:

Maling av kant- og midtlinjer på riks- og fylkesvegene. Plast: midt- og kantlinjer E 18 og riksvegene. Reparasjon av fotgjengerfelt riksveger og fylkesveger.

Laboratoriet:

Teknisk kontroll: Horten-Borre RV 19, E 18 Gutu - Bergsenga, RV 19 MPG Storgata Horten, g/s-veg Sande, RV 303 rundkjøring Gloppe, FV 560 Borgeskogen industriområde, FV 390 Østvegen Tjøme, FV 104/FV 110 rundkjøring Hovland, RV 312 Gravdal-Haugan. RV 19 Miljøtunnelen. EV 18 Gutu - Bergsenga, Bergsenga 2. kulvert.

Anleggsavdelingen:

RV 19 Horten-Borre: Mesteparten av beplantningen som er satt bort på anbud vil bli utført i mai. På miljøtunnelen får vi gjennomslag og 14. mai støpessiste bunnplata. Støping av fotau pågår inne i tunnelen. **Kanalbrua Tønsberg:** Sandblåsing og maling av brua starter opp. **E 18 Nord: Kulvert Bergsenga II:** Østre fundament er ferdig og såle for denne kulverten over NSB støpes fredag 30.4. På vestsiden er spunting mot jernbanespor utført. Forskaling, armering og støping såle for kulverten på vestsiden gjøres i mai. Innvendig forskaling og reis stillas pågår. **E 18 ved Foss bru:** Forskaling, armering og støping av forstøtningsmur mot Foss mølle utføres seksjonsvis.

FV 566 Borgeskogen: Ny veg til nytt industriområde i Stokke. Arbeidene er godt igang. Fjellspregning og de kommunale rørleggingsarbeidene går for fullt. **RV 19 Horten sentrum:** Før sommerferien foregår arbeidene syd i Storgata. Kommunen legger nytt ledningsnett. Vi følger etter med ny profil i gata. **FV 469 Slagenveien:** Grunnarbeidene er utført. Belegningsarbeidene påbegynnes. **RV 19 Stenmalen:** Belegningsarbeidene fortsetter opp til Grevinneveien/jernbanelinja. **RV 303 Gloppe:** Arbeidene med omlegging av eksisterende kryss ved Gloppe er igang. Der som arbeidsavtaler lar seg skaffe antas rundkjøringen å være etablert til sommerferien. I tillegg skal støyskjermer og busslommer bygges.

Vi gratulerer

50 år:

Tor Jørgen Opsahl, 6. mai

Velkommen

Sissel Larsen, praktikant tegneseksjonen

Rune Gjøs, avdelingsingeniør trafikkplanseksj.

Petter Samuelson, vaktmester, vegkontoret

Finn J. Schmidt, jordskifte kandidat eiendomsseksj.