

# Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 6, 20. årgang, 5. august 1993

## Hardkjør med stempel og merke



*Stempelordningen på førerkort og kontrollmerkene er blant sakene som har gjort 1993 til et stormfullt år for kontorfolka på biltilsynsstasjonene, f.v. Heidi Irene Nilsson og Tore Søyland på Biltilsynet Tønsberg.*

**1993 har vært et tøft år for de ansatte på biltilsynsstasjonenes kontorseksjoner. Brottsjør av ekstraarbeid har bare kunnet tas unna med topp innsats og overtid. 10.000 personer mer enn vanlig forventes å skifte ut førerkortet sitt, og like mange må til biltilsynet for å få rød lapp på skiltene sine. Tidligere i år førte Vegdirektoratets opprydning i trafikkforsikringsregistrene til 4500 indignerte telefonhenvendelser til biltilsynsstasjonene i Vestfold, som knapt kjente til saken.**

### Side 6 - 7

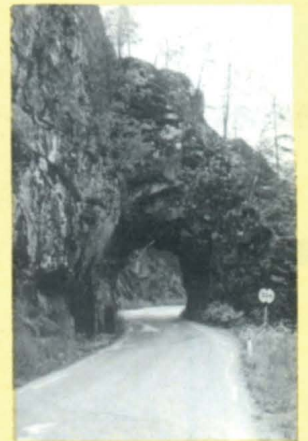


Statens vegvesen  
Vestfold

**Tips oss!**  
**Ring redaksjonen**  
**33 37 17 04/05**



Læringsfelt  
Side 8



Veg vernes  
Side 14 - 15

Krøsus

Side 9



# Fag og politikk

Vi får det ikke alltid som vi vil ha det. Det hender både titt og ofte at politikerne vender tommelen ned for forslagene våre. Selv om de har vært godt og grundig utredet og er faglig uangripelige. Heldigvis, vil jeg si. For det er slik det skal være i et samfunn som vårt.

Vi må ikke tro at det vi utreder oss fram til nødvendigvis er Sannheten om en sak. Faglige vurderinger kan ikke løsrives fra verdier. Legges andre verdier til grunn vil "Sannheten" ofte bli en annen. Politikerne har flere hensyn å ta enn oss, og de vektlegger kanskje anderledes enn det vi gjør. Politikk dreier seg om makt, om å få gjennomslag for det man selv står for og tror på.

Det er ulike interesser i et samfunn. Alle ser seg ikke tjent med det samme. I valg bestemmer vi hvem som skal ha størst gjennomslagskraft i perioden som kommer. Hvorfor da reagere når politikere gjør det de nettopp er valgt for: å veie hensyn opp mot hverandre og skjære igjennom?

Vår oppgave må være å legge et faglig grunnlag for politiske beslutninger. Og i dette må man kunne forvente at vi er profesjonelle og vår rolle bevisst. Det kan sikkert være fristende mange

ganger å tenke en smule taktisk: Hvordan skal vi presentere saken for at vi skal ha størst muligheter til å få det utfallet vi ønsker? Etter min mening er man da i prinsipp på ville veier. Kanskje er det likevel å kreve det umulige dersom vi forventer av oss selv at vi skal kunne opptre absolutt upartisk.

Selv om vi ikke er politikere så er vi jo politiske mennesker de fleste av oss. Vi har en klar formening om hvordan tingene bør og ikke bør være. Vi har et verdigrunnlag som vi også tar med oss når vi går på jobben om morgenen.

Det politikerne bør kunne stille som krav til oss er at vi spiller med åpne kort; at vi gjør klart på hvilket grunnlag vi gjør våre prioriteringer og fremmer våre forslag. Og selvfølgelig at ingenting stikkes under en stol.

I fjorårets arbeid med tilleggsutredningen for E 18 Nord synes jeg vi klarte dette veldig bra. Premissene for vår anbefaling av Kombinasjonslinjen var veldig klare, og vi viste klart at det også kunne være gode grunner til å velge anderledes. Når statsråden til slutt besluttet som han gjorde, var det kanskje nettopp fordi vi hadde spilt med så åpne kort og at han følte seg trygg på at vi ikke satt med noe i ermet.

## Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Postboks 2004, 3103 Tønsberg, tlf. 33 37 17 04/05

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



# Start i nord til våren

**Arbeidet med E 18 fra Gutu og sørover vil trolig kunne komme i gang våren 1994. Detaljplanene for strekningen fram til Hanekleiva vil bli vedtatt av vegsjefen i løpet av august. Parallelt starter nå arbeidet med nye byggeplaner som blir nødvendig fordi vegen må bygges som en to-felts-veg med 13 meters bredde og ikke som forutsatt som to halve fire-felts-veger, hver på 11 meter.**

## Erik Thomassen

Det er ingen tvil om at hovedplanvedtaket er for en fire-felts veg, selv om det i overskuelig framtid bare vil bli bygd to felt. Hverken hoved- eller detaljplaner trengs derfor å omarbeides, men byggeplanene som man var godt i gang med, må endres.

I hovedplanvedtaket heter det ellers at bare de aller mest nødvendige forberedelser til en utbygging til fire felt skal skje i denne omgangen. - Vi har diskutert med Vegdirektoratet hvordan dette skal tolkes, forteller Øystein Ludvigsen, leder for vegplanseksjonen på Planavdelingen. - Vi er enige om at alle tverrgående bruer i den grad det lar seg gjøre, skal bygges for fire felt.

Det er ellers trolig at det i Sande er de to østre feltene som nå vil bli bygd. Det vil bli tatt ut så mye fjell i skjæringene at det ikke blir nødvendig å hente masser andre steder, men hver enkelt skjæring vil bli vurdert enkeltvis bl.a. ut fra hva slags utseende vi vil sitte igjen med.

Vegen vil som nevnt bli bygd med 13 meters bredde. Dette medfører en utvidelse fra det som ville ha skjedd dersom man nokså umiddelbart etter ferdigsstillingen av de to første feltene skulle gå løs på to nye. To kjørefelt av en fire-felts veg har nemlig bare 11 meters bredde. Også bruene vil forøvrig nå bli bygd i 13 meter.

*- Hva med tunnelene?*

- I Sande er det tre tunneler, miljøtunnelen gjennom Bjørgehaugen, tunnelen gjennom Bolstadåsen og tunnelen i Hanekleiva. To hensyn tilsier at vi bør bygge fire felt med en gang i Bjørgehaugen. For det første blir det nesten håpløst å komme tilbake og grave ut plass i løsmassene for et nytt løp på et seinere tidspunkt. Dessuten kan det kanskje bli behov for "krabbefelt" på denne strekningen. Vi driver og undersøker dette nå, sier Øystein. I Bolstadåsen vil bare det ene tunnellopet bli bygd nå.

Når det gjelder Hanekleiva-tunnelen er spørsmålet om det stilles krav i tunnelnormalene om rømningsveg ved tunnallengder og trafikkmengder som de vi snakker om her. Dersom dette er tilfellet, vil det likevel bare bli aktuelt å råsprengne det andre tunnellopet.

Detaljplanene i Sande har vært gjennom den formelle prosessen i 1990 og 1991. Vegsjefens vedtak vil komme i august, og deretter er det tre ukers klagefrist med klagebehandling i Vegdirektoratet. Grunnervervet kan først starte når en endelig godkjent detaljplan foreligger. - Som en tommelfingerregel kan vi si at det fra godkjent detaljplan til oppstart vil gå 10 måneder, sier Øystein. Han legger til at det er mest sannsynlig med start på enkelte punkter til våren, men at vi ikke vil ha full tilgang til hele linja før på ettersommeren 1994.



*Det vil ennå gå bortimot et år før vi kan være i gang sør for Gutu. Klagebehandling av detaljplaner, byggeplaner og grunnervoer tar sin tid.*

## Æres den som æres bør?

Noen merkes best når de er borte. Når køene i skranken stiger. Når snøen laver ned. Når maskinene ikke blir tidsnok ferdig. Heldigvis er det ikke ofte de merkes. Og derfor er det litt for lett å overse den store innsatsen som legges ned i å holde hjulene i gang. For ledelsen er det viktig å ikke la seg blende av at det først og fremst er nyskapning som får oppmerksomhet og interesse i media og blant folk. Alt annet har man lett for å ta for gitt.

De ansatte på kontorseksjonene på biltilsynsstasjonene har hatt et tøft første halvår i år. Bl.a. stempelordningen på førerkort og de nye kontrollmerkene har ført til en strøm av henvendelser i skrankene og pr. telefon. Dette har man maktet å ta unna gjennom topp innsats og overtid. Kanskje har det vært så tøft at det har gått på helsa løs i blant.

Det kunne like gjerne vært brøytesjåfører, mekanikere eller kontorfolkene i Stoltenbergsgate som ble trukket fram som eksempel. Eller andre. Som alle er like uunværlige om vi skal kunne løse de oppgavene vi er pålagt, men som sjelden blir hedret eller gjenstand for stor oppmerksomhet fra omgivelsene.

Til gjengjeld vanker det både titt og ofte godord og markeringer for de ansatte i anleggsvirksomheten. Vegåpninger gjennomføres med pomp og prakt, og alle som har deltatt får sin velfortjente hyllest for det gode resultatet. I tillegg markeres milepæler underveis.

Jeg vil på ingen måte feiringen av veganlegg til livs. Det er naturlig og selvsagt at prosjekter med stor samfunnsmessig betydning markeres skikkelig og at mye av oppmerksomheten faller på de som rent fysisk har utført jobben. Likevel må det være en ballansegang.

De ansatte på f.eks. maskinverkstedet eller regnskap har minst like stor grunn til å være stolt og fornøyd med den jobben de gjør som de ansatte på anleggsavdelingen. Og dette må vi som ledelse aldri glemme. Kanskje burde vi like gjerne være til stede på Ås eller administrasjonsavdelingen når gjennomslaget feires med grill-lam på riksveg 19 - anlegget? For også der legges en del av grunnlaget for det arbeidet som markeres.

Engasjement fra ledelsen er motiverende. Samtidig gir vi signaler om hva vi prioriterer og hva vi synes er viktig, gjennom vår tilstedeværelse. Trivselen på arbeidsplassen avhenger derfor mye av at vi har en ledelse på alle nivåer som følger opp, er til stede og gir signaler om hva vi mener og verdsetter.

Mange vil nok mene at vi gjennom vår markering av begivenheter nå først og fremst fremstår som en vegbyggingsetat. Snorklipp, flagg og musikk med påfølgende lunsj eller middag er signalet om at målet vi har strevet mot er nådd. Og slik er det jo også. Men det er ikke bare slik. Vi har mange mål som vi strever og sloss for å nå hver eneste arbeidsdag året rundt. Uten at noen slår oss på skulderen, eller i noen tilfeller, registrerer at det er nådd.

Samtidig er det viktig at vi klarer å få alle til å identifisere seg med helheten i oppgavene etaten er satt til å utføre. Vi skal få vegtrafikksystemet til å fungere best mulig. Når vi lykkes har alle grunn til å glede seg uansett om det skjer gjennom kvalitetskontroll av trafikanter og kjøretøy, eller om det skjer gjennom åpning av en ny og bedre vegforbindelse.

Det er umulig å skille uten del av virksomheten som viktigere enn andre. Dette må også gjenspeile seg i måten vi opptrer på, hvor vi engasjerer oss og hvem vi hedrer. Vi har mange hverdagshelter i vår etat. Vi bør vise at vi virkelig setter pris på dem.

**Tore Kaurin**

Denne måned:  
Ass. vegsjef  
Tore Kaurin



# Åpen dag i biltilsynet - et populært tiltak



Berit Larsen og de andre på Biltilsynet Horten hadde godt besøk på den åpne dagen 5. juni.



Mange benyttet også sjansen til å få en sjekk på bilen i kontrollhallene, Rolf Mathisen ved Biltilsynet Tønsberg hadde mange spørsmål å svare på.

Den åpne dagen biltilsynet arrangerer vår og høst er blitt et populært tiltak. Det viser også siste arrangement, som var lørdag 5. juni. Alle tre stasjonene var godt besøkt, både ved skranken og i hallen.

## Jorun S. Bringaker

- Her var det kø lenge før vi åpnet kl. 10.00, sier Thorleif Holm-Olsen ved biltilsynet i Tønsberg til Vestfolder'n under den åpne dagen lørdag 5. juni. Alle tre biltilsynsstasjonene i fylket hadde åpent denne lørdagen og alle stedene var godt besøkt.

Inne i kontorlokale var det tidlig kø på stasjonen i Tønsberg. Det var førerkortet folk ville sjekke. Stempel for tillatelse til å kjøre biler med vekt opptil 7500 kg var hovedtrekkplasteret på denne åpne dagen. Men sjekk av bremses, lys, dekk og avgass var tydeligvis også populære tiltak.

- Vi har også hatt godt besøk, sier stasjonssjef Harald Ouff ved biltilsynet Horten. Selv om det denne gangen er folk uten stempel i førerkortetsomer den store målgruppen, har vi også hatt meget godt besøk i hallen der vi har et godt samarbeid med NAF ved slike anledninger, legger Ouff til.



# Vegvesenets tøffeste arbeidsplass?

De klager ikke, jentene på kontorseksjonene på biltilsynsstasjonene. Og for såvidt heller ikke deres fåtallige mannlige arbeidskamerater. 1993 har så langt vært et tøft år hvor arbeidsoppgavene har veltet som brottsjøer over dem: stempelordningen, minibussførerkort, forsikringsutspill og kontrollmerker. Ingen andre er så prisgitt mer eller mindre gjennomtenkte utspill fra høyblokka på Helsfyr. I tider som dette har de kanskje Vegvesenets tøffeste arbeidsplass.

---

## Erik Thomassen

---

En forsnakkelese i Midt i trafikken om at også campingvogner skal ha kontrollmerker førte til flere hundre henvendelser til biltilsynsstasjonene i Vestfold. Men den verste historien skriver seg fra vårparten da Vegdirektoratet sendte trusselbrev om avskilting til alle som var registrert uten gyldig trafikksikring. - Vi fikk 4500 henvendelser og hadde ikke engang sett brevet vi var oppført som avsender på, forteller Tore Søyland, som er seksjonsleder for kontor på stasjonen i Tønsberg. 60 - 75 % av brevene som gikk ut var akkumulerte feil i registrene. - Vi hadde et eksempel på en traktor fra 1955 som var gått i torva for 25 år siden hvor den for lengst avdøde eieren fikk klar beskjed om at hvis han ikke nå ordnet opp i forsikringen så ville skiltene ryke, sier Tore, men innrømmer samtidig at aksjonen har en viktig effekt ved at den får mange av svakhetene i registrene til syne.

Også kontrollmerke-ordningen avslører svakheter i registrene, og henvendelsene fra mer eller mindre desperate bileiere som allerede føler naboens mistenksomme blick, lar ikke vente på seg. - Nå i juni kjører fortsatt rundt 10 % av bilene i Vestfold uten røde lapper på skiltene, noe som medfører at bortimot 10.000 bileiere kan komme til å ta kontakt med biltilsynet, sier Tore Søyland.



Stempelordningen er en annen kjempeoppgave biltilsynet har hatt i år. Til mai var det utstedt 10.400 nye førerkort i Vestfold, dette er omtrent det dobbelte av normalen. Og i tillegg kommer selvfølgelig den vanlige driften med registreringer, prøvekjennemerker, osv.

Nakker, skuldre og armer. Det er der presset først og fremst merkes. - Folk blir rett og slett kjørt for hardt, det kan ikke fortsette slik i lengden, sier Tore. Uten to "på tiltak" fra arbeidskontoret hadde situasjonen vært håpløs.

*På toppdagene mottar biltilsynsstasjonene rundt 1000 telefonhenvendelser. I 1993 har det vært mange slike dager for Heidi Irene Nilsson og de andre på kontorseksjonene.*



Og samtidig er det klart at utviklingen på kontorsiden snarere går mot færre enn flere stillinger. Forventningene til Autosys 4 er helt klare: ressurser skal frigjøres. - Greit nok, sier Tore, men stormperioder som den vi har hatt i hele år må takles uansett, legger han til. Og selvfølgelig er det ikke særlig motiverende å vite at andre mener man er for mange, mens man selv føler man er for få.

Stasjonssjef Thorleif Holm-Olsen er imponert over innsatsen til kontorfolka: Jeg lurur på hvor mange vi har vært problemløserer for når dette åreter omme. Det dreier seg om tusener. Og folk er fornøyd. - Vi har utrolig få klagesaker, sier Thorleif.



10.000 kjøretøyer var uten røde kontrollmerker i juni. Mange av eierne vil klage sin nød til bl.a. Kari-Anne Askjer og Tore Søyland på Biltilsynet Tønsberg.

## Elektronisk avis utprøves

**Alle med tilgang til vegkontorets data-nettverk kan nå holde seg oppdatert på siste nytt fra etaten to ganger i uka. Hver tirsdag og fredag kl. 1300 kommer det ny utgave av Vegavisa - Vegdirektoratets elektroniske avis. Info på vegkontoret vil også kunne legge inn lokale nyheter i avisa.**

-Utover høsten vil vi prøve ut Vegavisa som lokal informasjonskanal, sier Erik Thomassen på info. Dersom dette faller heldig ut kan det bli aktuelt med permanent drift fra årsskiftet.

Svakheten med Vegavisa er åpenbar: bare de som jobber på dataskjerm vil i første omgang ha tilgang til den. - Skal dette bli en viktig intern informasjonsformidler hos oss må vi derfor se på et system for å få spredd avisa også til de ansatte i utedrifta, sier Thomassen. Det kan være aktuelt å ta utskrift av avisa og mangfoldiggjøre den på vegstasjoner, anlegg o.l. Oppslag kan også være en løsning.

Elektronisk avis har mange fordeler. Den viktigste er nok at den er en superrask infomasjonskanal. Samtidig er den svært enkel og lite ressurskrevende å produsere. Man utnytter først og fremst de mulighetene som allerede ligger der i etatens dataanlegg.

*VegAvisa*  
ferske nyheter på skjerm to ganger i uka

Spørsmålet er selvfølgelig i hvilken grad en slik avis når fram til dem den er myntet på. Avisen inneholder bare tekst og ikke bilder og illustrasjoner, til gjengjeld er sakene kort og kjapt presentert. - Dersom vi velger å satse på Vegavisa for fullt fra nyttår vil den

bli et supplement til Vestfolder'n og ikke en erstatning for den, sier Thomassen. Av kapasitetsgrunner kan det likevel bli aktuelt å redusere antallet utgivelser av Vestfolder'n noe. Dette vil bli nærmere vurdert i årsplanprosessen utover høsten.

Slik finner du fram til VegAvisa: Logg deg inn på Merkur, Mars eller Venus på vanlig måte. Når du får opp menyen går du til "VegAvisa" og velger den. Du får nå opp en undermeny der du kan velge mellom Siste nytt, Forrige nummer eller to nummer tilbake. VegAvisa kommer opp på skjermen som en vanlig Notis-wp-fil. -Tips oss gjerne om saker som kan passe for VegAvisa, sier Erik Thomassen.



# Sykkelsikkerhet med enkle midler

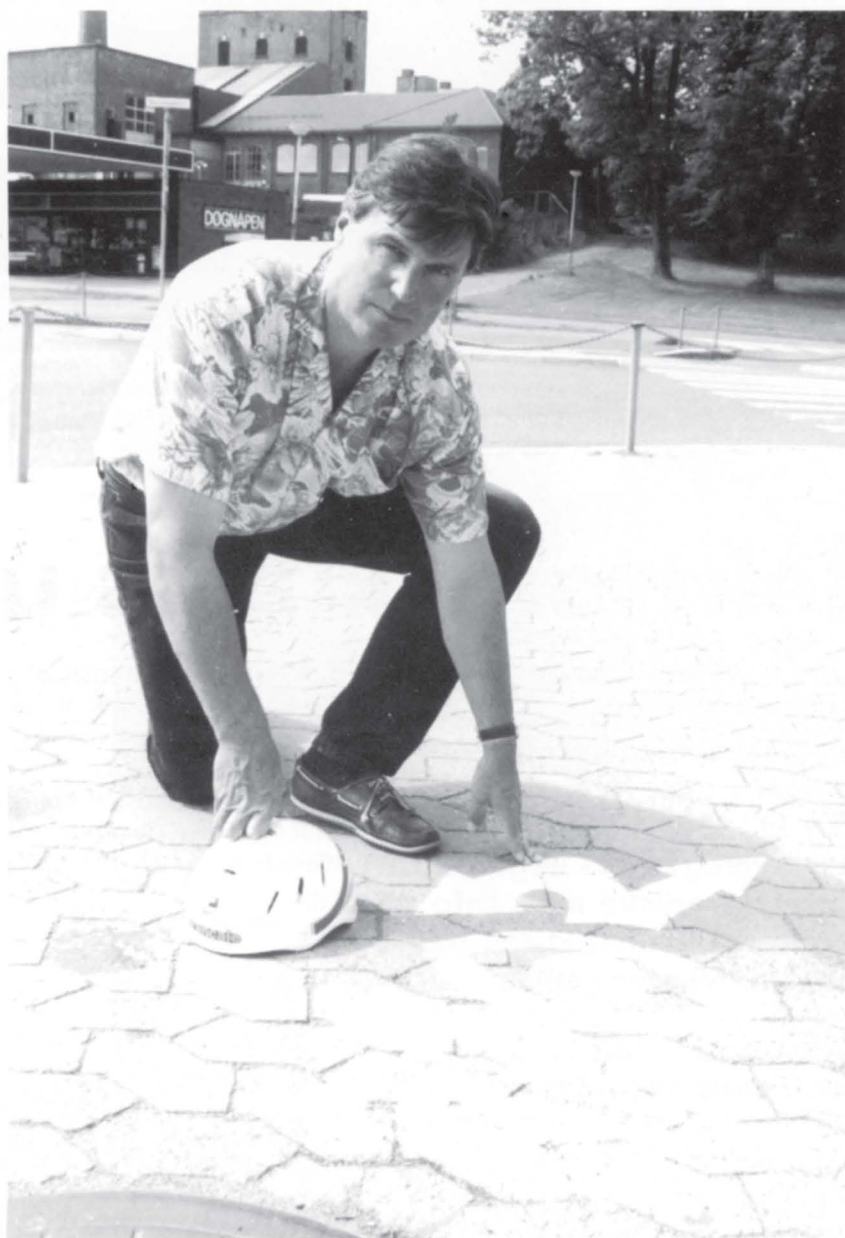
Det er fire til seks ganger farligere å sykle enn å kjøre bil. Mange av ulykkene skyldes uvørne syklister. Lars Øygard går nye veger i arbeidet for å øke sikkerheten for syklistene. "Læringsfeltet" ved Kanalen i Tønsberg gir informasjon ved hjelp av enkle symboler. Og effekten er det ingen tvil om.

## Erik Thomassen

Før- og etterregistreringer viser klart at syklistene følger de råd de malte symbolene i asfalten gir dem. Flere holder seg godt til høyre og antallet konfliktsituasjoner med andre trafikanter har avtatt.

Læringsfeltet ved Kanalbrua i Tønsberg er en ny måte å spre informasjon og påvirke atferd på. I et samfunn hvor papir- og informasjonsflommen er så voldsom som i vårt skal det mye til å treffe folk hjemme. Læringsfeltet klarer nettopp dette: enkel informasjon til de det gjelder når de trenger det. Og, kan man legge til, til en meget rimelig pris.

Lars Øygard og de andre i trafiksikkerhetsseksjonen har også planer om å legge ut læringsfelt andre steder, i første omgang innenfor rammene av Sykkelby-prosjektet i Tønsberg-distriktet. Stenmalen er neste prosjekt. Det er forøvrig ikke meningen at merkingen skal ligge ute permanent. Feltene skal flyttes rundt og slik vil man unngå at folk blir så vant til dem at man glemmer å ta til seg budskapet.



Læringsfeltet som trafiksikkerhetsleder Lars Øygard står bak, er informasjon med enkle midler direkte til de som har bruk for det, når de har bruk for det.

Læringsfeltet ble åpnet på sykkelbydagen, lørdag 5. juni. Det hører med til historien at Lars m.fl. jobbet på spreng til langt på natt dagen før for å få det ferdig.

5. juni hadde ellers Vegvesenet stand på Farmannstorvet med presentasjon av gang- og sykkelvegprosjekter som er aktuelle for utbygging i sykkelbyprosjektet i 1993.



# Ansvar og myndighet må avklares nærmere

**KRØSUS er et sammensatt prosjekt; det er ikke bare å skifte datasystem og skjermer. Et tema som krever mye arbeid bak scenen er delprosjektet som avklarer ansvar og myndighet i organisasjonen. - Heldigvis har vi et godt utgangspunkt for dette hos oss i jobb-beskrivelser og avklaringen av bestillingsrett, sier Tore Solberg.**

**Erik Thomassen**

Hovedprinsippet er at ledere skal ha full og reell kontroll over sine egne budsjetter og personellmessige ressurser. En annen viktig faktor er at det åpnes for at oppsparte midler ett år kan beholdes på enheten som har innsparingen til neste år. Likeledes vil de enheter som overskrider sine budsjetter bli belastet for det samme beløpet neste år. Vegsjefen vil kunne bestemme hvordan dette skal praktiseres hos oss.

Utgangspunktet er at etaten får et personal- og økonomistyringssystem som raskt kan vise konsekvenser av de disposisjoner som er gjort. Skal lederen kunne opprettholde eller endre på bruk av penger og personell, må han eller hun ha nødvendig styringsrett innenfor sitt ansvarsområde. I dag henger ikke dette like godt i hop over alt. Når ansvaret og oppfølgingen her blir klarere, regner man med at dette også vil influere på kvaliteten på de dataene som legges inn i Krøsus. Systemet gir med andre ord bedre muligheter for delegert styring samtidig som dette øker mulighetene for at systemet skal ha den datakvaliteten vi ønsker.

Retningslinjene for delprosjektet "Ansvar og myndighet" er fastlagt i brev fra Vegdirektøren. Et hovedprinsipp er at alle avdelingene skal ha eget budsjett for sin virksomhet. (Slik er det ikke i dag.) Ledere tillegges videre ansvaret for resultater og plikt og rett til å bruke de virkemidler/den myndighet som følger med disponeringen og skal ha full kontroll over alle økonomiske disposisjoner og

## Krøsus

innenfor tildelt budsjett på eget ansvarsområde. Det samme gjelder for disponeringen og rekrutteringen av eget personale (med de begrensninger som lover, forskrifter og avtaler gir på dette området.) Beslutnings- og godkjenningsmyndighet skal på bakgrunn av dette delegeres til det nivået i organisasjonen som er tillagt resultat-, personal- og budsjettansvar.

I hovedsak vil gjennomgangen av ansvars- og myndighetsforhold føre til økt delegering i organisasjonen. Seksjonsleder-/stasjonssjef-/veg-mester-/anleggsleder-nivået vil få større og klarere ansvar enn i dag.

Dette gjenspeiles også i de endringene det legges opp til når det gjelder bestilling, godkjenning, anvisning m.v. I dag opereres det i hovedsak med bestillings-/attestasjonsmyndighet og anvisningsmyndighet. I fremtiden vil færre få anvisningsrett, mens godkjenningsmyndighet blir knyttet til budsjettansvar og dermed omfatte vegsjefnivå, avdelingsledere og seksjonsledere. Attestasjon skal gjøres av den som har slik befattning med saken at han eller hun kan kontrollere at regningen er i samsvar med bestil-

lingen. Likevel skal det være slik at den som attesterer ikke kan være den samme som den som godkjenner.

Det lokale prosjektet "Ansvar/myndighet" skal være avsluttet slik at endringene kan tre i kraft fra 1. januar 1994. Det betyr at avdelingslederne må ha drøftet gjennom forslagene innen 3. september, og at vegsjefen kan treffe en beslutning om endringer innen 10. september.

- Jeg har gått gjennom eksisterende dokumentasjon vi har på vegkontoret og finner at vi allerede har gjort mye av det arbeidet som Vegdirektøren nå ber oss gjøre, sier Tore Solberg som står for gjennomføringen av dette delprosjektet hos oss. Han peker spesielt på den store jobben som ble gjort med seksjons- og jobbeskrivelse i 1991/92 og kostnadsstedsfortegnelsene utarbeidet av økonomiseksjonen. Andre sentrale dokumenter er årsplaner for avdelinger og seksjoner og årsbudsjetter.

Når det gjelder anvisnings-, godkjenningsrett o.l. mener Tore at det ligger an til enkelte formelle myndighetsjusteringer. - Ellers har dette først og fremst betydning for den språkbruk vi skal benytte i gjennomgangen av ansvar og myndighet, legger han til.



# Kjøretidsprognoser neste i trafikkstyringsprosjektet

**Køfri-brikkene fra Oslo-bomringen som 50 - 60 % av trafikantene i E18-køene har på frontruta kan bli nøkkelen til en ny spennende utvikling av trafikkstyringsprosjektet på E 18. Man vil nå arbeide med å angi forsinkelsene mer nøyaktig. Dette er kanskje det mest spennende og avanserte FoU-prosjektet vi har i Vestfold nå. Prosjektleder Finn Erling Berg har fått fornyet sitt engasjement og går løs på oppgavene med stor glød.**

## Erik Thomassen

Prosjektet "Trafikkstyring og informasjon mot år 2000", som omkjø-

ringsopplegget på E 18 i Vestfold er en viktig del av, avsluttes egentlig til høsten. - Vi vil likevel fortsette å drive vegtrafikksentralen på Ås og prøve ut nytt utstyr, sier Finn Erling Berg. Dessuten vil man bruke E 18 i Vestfold til uttesting av trafikkavviklingsteorier bl.a med tanke på å få kontrollert kapasitetsgrenser o.l. som

*Forskning  
&  
utvikling*

ligger til grunn for vegnormalene.

E 18 i Vestfold er kanskje det eneste stedet utenfor byene med regelmessige store trafikkavviklingsproblemer.

- Vegstrekningen vil derfor være vel egnet til uttesting av forskjellige infosystemer både når det gjelder innsamling av data og informasjon ut til bilistene, sier Berg, og legger til at dette er en takknemlig oppgave tatt i betraktning det store informasjonsbehovet trafikantene selv føler at de har når de kjører denne strekningen.

Et hovedområde i den videre satsingen blir å måle forsinkelsene for den enkelte bilist og få ut informasjon om denne og om hvordan tendensen er. Nå i august skal det gjøres en forundersøkelse av dette. Spørsmålet er om det er mulig i finne fram til faste trender som kan utnyttes til å lage prognoser. - Går det slik vi tror skal vi ha et automatisk system operativt til neste sesong, sier Finn Erling Berg. Den mest aktuelle måten å gjøre dette på er å utnytte det faktum at over halvparten av bilene i E 18-køene har Køfri-brikke i frontruta. Disse bilene kan derfor gjenkjennes ved hjelp av antenneutstyr og en datamaskin et-



*-Køfri-brikkene som mange i E 18-køene har på frontruta kan gi førstekalsses informasjon om trafikkavviklingen på E 18, sier prosjektleder Finn Erling Berg..*



*Ny teknologi gir nye muligheter til å gi trafikantene gode muligheter til å treffe riktige vegvalg.*

terhvert som de passerer spesielle punkter langs vegen. Spørsmålet er om denne metoden kan godtas av Datatilsynet. Noen formell henvendelse er foreløpig ikke gjort. - Poenget er at vi ikke er interessert i hvem som kjører og hvilke biler det dreier seg om, sier Finn Erling, det eneste vi ønsker er å kunne benytte Køfri-identiteten til å måle utviklingen i kjøretid i køen. - Såvidt jeg kan forstå må dette kunne være akseptabelt for Datatilsynet, men dette vil den formelle søknaden avklare.

Skulle Køfri-opplegget falle i fisk kan det være andre alternativer for å gjenkjenne biler automatisk. Man regner med at man kan bruke digitaliserte videobilder eller kombinasjoner av lengde/aksellast fra sensormålerne som ligger nedfrest i vegbanen mange steder.

For å få informasjonen om kjøretid og tendens ut til publikum på vegen vil det komme nye variable skilte. I tillegg vil man jobbe videre med de mulighetene RDS-radio gir. Dette er bilradioer som automatisk stiller seg inn på den rette stasjonen. - Hvis vi vil ha ut en trafikkmelding kan man kode den slik at den bare går ut fra de senderne som rds-radioer i biler på E



18 er innstilt mot. På avanserte radioer kopler slike meldinger ut kassettspillere og skifter radiokanal til den meldingen kommer på. - Slike meldinger vil NRK begynne å innrette seg mot fra høsten, sier Finn Erling.

Neste skritt når det gjelder trafikkinformasjon er det som kalles Traffic Message Channel som er radio-overført informasjon som kan oppdatere displayer i bilene. NRK vil ha ansvaret for utsending av meldingen og displayutstyr vil komme på marke-

det. - Da må Vegvesenet være klare til å gi meldinger, sier Finn Erling.

Ny teknologi gir store muligheter til å forbedre trafikantinformasjonen, og prosjektet vårt her i Vestfold blir Vegvesenets spydspiss på dette viktige utviklingsområdet. Inntil ny E 18 gjør slutt på trafikkavviklingsproblemerne en gang rundt århundreskiftet vil vi kunne utprøve og utvikle tiltak som gir trafikantene muligheter til å treffe sine vegvalg på best mulig grunnlag.

*Kør vil det være på E 18 helt fram til 2000. Dette gir muligheter til å utvikle utstyr og programmer og teste trafikkavviklingsteorier.*







*Kristian Pedersen er godt fornøyd med sommerhjelpene Jan Magnar Gran (t.v.) og Frode Bringaker.*

# Storsatsing på sommerhjelper

**- Denne sommeren har vi tatt inn over 80 sommervikarer, sier Eva Borge ved personalseksjonen på vegkontoret. Det er stort sett personer som er under teknisk utdanning og barn av våre egne ansatte som har fått jobb. Disse jobbene er meget populære, og vi har så godt det har latt seg gjøre fått plassert alle sammen, fordelt på to puljer.**

**Jorun Sætre Bringaker**

- Det er mange som vil ha sommer-

jobb i Vegvesenet og vi prøver så godt vi kan å få plassert alle sammen etter behov, sier Eva Borge til Vestfolder'n. Det er litt av en kabal som skal gå opp, men vi har retningslinjer for inntak av sommerhjelp å holde oss til, sier hun videre. Det er meget få av søkerne som ikke har fått plass. I år har over 80 personer fått sommerjobb hos oss. Disse er plassert på anlegg, i driftsområdene, på biltilsynet og inne på vegkontoret. Den største delen har utedrifta tatt inn, da fordelt på to puljer. Første pulje fra St. Hans til 19. juli og siste pulje resten av sommeren, ca. fire uker.

Ved utplukking av kandidater til sommerjobb i Vegvesenet blir det lagt vekt på følgende:

Aldersgrensen er satt til minimum 16 år, men hvis det skal arbeides i tilknytning til trafikk, er aldersgrensen 18 år. Personer under teknisk utdanning prioriteres så langt det er mulig. Deretter prioriteres sønner/døtre av ansatte i etaten.

Vegkontoret ved personalseksjonen får alle søknader inn, registrerer disse og skriver søkerliste. Denne listen blir sendt ut til de forskjellige funksjonen i etaten og etter at de har gått gjennom sine behov for sommerinntak og har plukket ut sine kandidater fra søkerlista blir dette sendt inn til personalseksjonen for videre koordinering. Det er etablert et inntaksråd som går gjennom de utvalgte kandidatene og rådet har et koordinerende ansvar mellom avdelingene/funksjo-





- Trivelig og uformelt miljø, sier Terje Gjelsås på lageret på maskinsentralen.

siden St. Hans og regner med å jobbe ut uke 30. - Min jobb har stort sett bestått av postkjøring, gå ærend og ekspedere på lageret, sier Terje til Vestfolder'n. - Jeg er for tiden arbeidsledig og det har vært fint å ha denne jobben i sommer. Miljøet her er trivelig og uformelt og folk er blide og hyggelige.

Vestfolder'n var også innom verkstedet på Ås og spurte Kristian Pedersen om han hadde hjelp på verkstedet i sommer. - Vi har tatt inn to unge gutter, den ene begynte 19. juli, mens den andre startet opp fra St. Hans, sier han. Det er Jan Magnar Gran og Frode Bringaker, begge fra Høyjord. - Føler du at dere har nytte av disse to i ferien, det er ikke forstyrrende og tidkrevende å lære opp nye folk for så kort tid?, spør Vestfolder'n. - Jan Magnar og Frode har begge vært i verkstedet før og vi har god nytte av deres "stå på" holdning, sier Kristian. De driver med alt mulig fra soping til små reparasjoner på bilene, sier han og legger til at det er viktig at de kan jobbe selvstendig samtidig som de får følelsen av å være til nytte.

nene. Dette rådet er etablert fordi vi etter hvert har fått svært mange søkere til sommerjobbene i forhold til plassene vi kan tilby.

På lageret på maskinsentralen på Ås fant vi Terje Gjelsås. Han har jobbet

Da vi spurte guttene om de likte seg, fikk vi et enstemmig ja til svar.

Vestfolder'n har vært en liten tur ute og funnet fem representanter for denne kategori arbeidstakere. I driftsområde to fant vi to blide og søte jenter i ferd med å klippe grass/ugrass langs en steinmur inntil riksveg 19 mellom Tønsberg og Horten. Lene Knutsen fra Husøy og Tine Johansen fra Vear begynte begge to å jobbe 19. juli og skal da jobbe i fire uker. Lene skal begynne annet år på Tønsberg Handelsgym og Tine skal opp i andre klasse på Tønsberg gymnas. - Vi trives veldig godt, sier de begge to, men luking er ikke akkurat det beste de vet. Da er det bedre å beise støyskjermer, men det er vi ferdig med for en stund, sier de og flirer lurt. Sammen med disse jobber Jos-tein Nordbotten og Sissel Carlsen.



- Trivelig, men enda bedre å beise støyskjermer, sier Lene Knutsen og Tine Johansen.



# Kompromis mellom vern og sikring



Fylkesveg 205 Eftedal - Sundet med den lille rare tunnelen vil etter ønske fra Fylkeskultursjefen bli bevart.

**Driftsavdelingen har bestemt seg for å la sikkerhets-hensyn vike noe for fylkeskultursjefens ønsker om å bevare fylkesveg 205 Eftedal - Sundet på Lågens østside i gamle Hedrum kommune. Vegstekningen, som ble åpnet i 1913, er sikret med stabbesteiner. Steinrekken skal nå kompletteres og forlenges, og steinene forbindes i gammel stil med rundjern og øyenbolter.**

## Erik Thomassen

Den 800 meter lange stekningen har en krapp og vanskelig kurvatur, en

trang og uoversiktlig tunnel og er dårlig sikret med rekkverk. Terren-

get er bratt og faren for alvorlige utforkjøringer er til stede. Lokalbefolkningen sto fram i pressen i fjor og forlangte at strekningen ble utbedret i stedet for at det ble bygget rundkjøring i krysset mellom fylkesveg 205 og riksveg 304 ved Sundet (hvor arbeidene nå forøvrig er sluttført).

Tunnelen på strekningen framstår i dag i første rekke som en merkverdighet. Lengden er 7 - 8 meter, men opprinnelig var den omtrent dobbelt så lang. Etter et ras i 1927 ble tunnelen redusert til det "hullet i fjellet" den er nå. Noen overhengende fare for nye ras i tunnelen er det imidlertid ikke, og den blir rutinemessig overvåket av folk fra Vervingen.

I utgangspunktet har Vegvesenet ønsket å sette opp rekkverk på hele strekningen, og ved en inspeksjon av tunnelområdet i 1991 fra Vegdirektoratet ble det konkludert med at tunnelen burde fjernes dersom vegbredden skulle utvides fordi det gjenstående fjellet ville ha dårlig stabilitet. Selv om det er ingen umiddelbar fare for at den skal rase sammen, er tunnelen mye utsatt for danning av is-tapper om vinteren.

Fylkeskultursjefen reagerte på Vegvesenets planer for strekningen og skrev i vinter i et brev til etaten bl.a. "Strekningen mellom Sundet og Eftedal - en strekning på ca. 800 meter - er av en spesiell karakter, og utfra et kulturhistorisk og vei-historisk synspunkt meget verdifull. I dag framstår veien, med sitt alderdommelige preg, kurvaturen, skjæringene og stabbesteinene langs vegens vestsida, som en urørt del av vår kulturhistorie."

Driftsavdelingen har på bakgrunn av dette utarbeidet et alternativ som har fått Fylkeskultursjefens tilslutning. Dersom strekningen fra tunnelen og nordover skal ha stabbesteiner som





*Stabbesteinrekken skal kompletteres og forlenkes og steinene kjedes sammen med rundjern.*

rekkeverk, betyr det at 150 nye steiner må skaffes til veie. Egnede steiner finnes i nærområdet, og grunneieren er positiv til at Vegvesenet får ta ut stein til prosjektet. Steinene skal ellers "kjedes" sammen ved at man borer ned øyebolter i toppen med rundjern som føres gjennom boltene og sveises i hver bolt.

Det er ingen tvil om at dette verneverdige alternativet ikke er fullgodt. Det er vanskelig å vite om stabbestei-

nene vil kunne stå imot ved en utforkjøring. Dessuten vil en påkjørsel av selve steinen i seg selv ikke være ufarlig.

Skulle det skje en ulykke på strekningen som kan settes i sammenheng med at Vegvesenet har valgt en løsning som ikke er den mest trafikksikre, vil vi kunne få et erstatningskrav mot oss. Det vil ikke være mulig å skjerme seg mot dette ved å skilte med nedsatt hastighet eller at dette er

en bevaringsverdig veg, er konklusjonen til juridisk konsulent Yngvar Pedersen, som har sett på saken.

Det vil komme opp et skilt som forteller at vegstrekningen er verneverdig og hvor det fokuseres på stabbesteinene og tunnelen. Trafikantene blir slik gjort oppmerksom på at strekningen er spesiell. Trafikken på strekningen er ellers liten, og det er kun registrert to ulykker, selv om det sikkert har vært flere uten personskade.

## **Skjevik: - Sikkerheten tilstrekkelig ivare tatt**

*- Selv om strekningen ikke vil være fullgodt sikret, mener jeg at det er en forsvarlig avveining som er gjort, sier driftssjef Nils Inge Skjevik. - Tross alt er det mange strekninger i Vestfold og ellers i landet som ikke er sikret mot alle eventualiteter. Og i vårt tilfelle vil trafikantene få informasjon om at de kommer til en spesiell vegstrekning.*

*Driftssjefen legger ellers vekt på at det trafikken på strekningen er liten og at det ikke er registrert ulykker på strekningen som kan settes i sammenheng med de dårlig sikrete vegkantene. - Og nå blir sikkerheten i tillegg klart forbedret, sier han.*

*Vegstrekningen er helt spesiell. Dette er kanskje første gang vi*

*i Vestfold står overfor en konflikt mellom bevaring av en verneverdig vegstrekning og Vegvesenets primære utbedringssønsker. - Dette blir en skjønnsmessig avveining som må gjøres ut fra forholdene på stedet. For oss i vegetaten er det viktig at vegminner blir bevart. Stabbesteinstrekningen ved Sundet er trolig den siste gjenværende på riks- og fylkesvegnettet vårt og derfor bør den få stå når konfliktene dette skaper ikke er større enn i dette tilfellet.*

*De foreslåtte utbedringene er kostnadsregnet til 380.000 kr. - Framdrift og finansiering skal vi se nærmere på sammen med området, sier Skjevik.*



## Bruk av mobiltelefoner på vegkontoret

En rekke mobiltelefoner er fordelt til forskjellige personer på vegkontoret og er stort sett plassert i bilene til disse.

For andre kan det på enkelte befaringer være nødvendig eller meget nyttig i tjenesten å kunne bli kontaktet på vegen eller å kunne få kontakt med andre når en er ute og kjører. Det er langt mellom telefonboksene i indre Stokke og Lågendalen f.eks.

Løsningen er da å spørre noen av de faste mobiltelefoneierne om å låne deres telefon. Dette er ikke alltid like lett, da vedkommende kanskje selv skal bruke den eller den står i bilen som er hjemme.

En parentes i samme forbindelse: Hvordan vil det bli nå med Krøsus og målstyringsprinsippet - kan det bli verre å få lånt mobiltelefon pga. kostnadsansvaret???

Hadde det ikke vært en god ordning at det i hvert sekretærområde blir opprettet en "mobiltelefonbank" hvor det oppbevares et par mobiltelefoner som kan lånes ut ved behov, eller at det på sentralbordet ligger et par telefoner som

kan utlånes? Dette kan ordnes praktisk ved at det enten kjøpes inn noen nye mobiltelefoner eller at behovet hos dem som i dag har slike gjennomgås og at noen telefoner inndras blant disse.

Jeg foreslås at rette vedkommende ser på dette og vurderer om dette kan være en god ordning. Kanskje andre også har synspunkter på dette?

Yngvar Pedersen

## Nye håndbøker fra Vegdirektoratet:

**168 - Driftsbyggningsprosjekter**  
Håndboken inneholder de administrative bestemmelser ved gjennomføring av driftsbyggningsprosjekter for Statens vegvesen.

**083 - Personalstatistikk**  
Håndboken inneholder det meste av den personalstatistikk som utgis av Vegdirektoratet.

**157 - Fergestatistikk '92**  
Fergestatistikken er utarbeidet på grunnlag av trafikkoppgavene ferjeselskapene hver måned sender Vegdirektoratet.

**167 - Snøvern**  
Håndboken omhandler planlegging og drift av veger i snøskred- og drivsnøområder.



# Mye skryt for kongelig mur

- Et sjeldent og flott håndverk, sa arkitekt Svein Lund om tørrmuren som er oppført av brødrene Birger og Arvid Reigstad fra Statens vegvesen Hordaland.



**Vestfolder'n ble invitert på pressevisning av kongefamiliens sommerresidens på Mågerø på Tjøme. Sammen med kjendisjournalister fra NRK, TV 2, Dagbladet, VG, Norsk Ukeblad osv. lot vi oss imponere av naturen, bygningene og den gode kvaliteten på håndverksarbeidene på stedet. Som ansatt i Statens vegvesen var det med stolthet vi mottok mye skryt for den flotte tørrmuren i fronten av "hytta".**

**Jorun Sætre Bringaker**

- Brødrene som ble hentet hit over fjellet fra Hordaland har utført et sjeldent og flott håndverk med tørrmuren, sa arkitekt Svein Lund under omvisningen på kongefamiliens sommerbolig 17. juni.

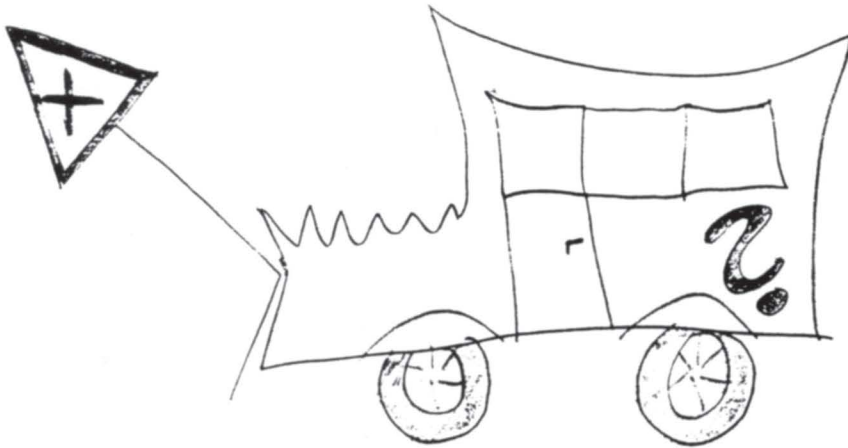
Vestfolder'n har i tidligere nummer av avisa beskrevet denne spesielle tørrmuren og vil denne gangen vise bilde av boligen helt ferdig. Den 500 kvm store bygningen er delt i to deler, en hoveddel som er kongeparets private del og gjestebygningen der kronprins og prinsesse skal bo. Mellom bygningene er det svalganger som binder dem sammen. Innenfor fasaden mot øst, der tørrmuren er, er kongeparets frokostrom og ved siden av ligger kjøkkenet. Mot nord er inngangen og den ligger meget usjenert i terrenget og hindrer innsyn. Det er også vanskelig å få innsyn fra sjøen til terrassen og bassenget

slik at kongefamilien og gjestene kan bevege seg fritt og usjenert.

Kostnadene er en vel bevart hemmelighet mellom Slottet og hovedentreprenøren. Det har stort sett vært Vestfoldfirmaer som har stått for de fleste underentrepriser, og alle har fått mye skryt for meget godt utført håndverk. Det er stort sett brukt ubehandlede naturmaterialer som trenger minimalt med vedlikehold. Steinen til tørrmuren er hentet lokalt fra Tjøme. Muren sammen med vegger av ubehandlet osp og varme toner i rust gjør at bygningen glir elegant inn i naturen og omgivelsene.



# Erstatningskrav og skader av ukjente kjøretøyer



**Når fast eiendom, rekkverk, skilt eller selve vegen blir ødelagt av ukjente kjøretøyer kan vi kreve erstatning av kjøretøyet's forsikringsselskap.**

## Yngvar Pedersen

Dersom skaden er gjort av et ukjent kjøretøy kan vi også kreve erstatning. Vi har nemlig Trafikksikkerhetsforeningen som representerer samtlige forsikringsselskaper. Trafikkforsikringsforeningen behandler skader påført av utenlandske kjøretøyer, og den dekker også skader som er påført av ukjente kjøretøyer.

I 1992 sendte vi ut 10 krav for skader som ukjente kjøretøyer hadde påført oss (stort sett rekkverk), og i 1991 var tallet 8.

Vi har ikke problemer med å få inn pengene, så det er ingen grunn til å være tilbakeholdne mht. å sende krav. Det kan være mye penger å hente.

Vi bør imidlertid ta bilder av skadestedet før reparasjon dersom dette er mulig. Videre bør vi notere opp om det er glassbiter, lakkmerker o.l. som viser at det er påkjørsel av et kjøretøy. Tidspunkt eller periode for skade er også meget viktig å ha med.

Vi bør også ha kontakt med Viking og Falken samt politi. Det beste vil være om vi har en løpende avtale med disse om at vi blir varslet dersom de må bistå kjøretøyer som har kjørt på f.eks. et rekkverk. Tilsvarende dersom politiet har vært involvert i en sak.

Ved god rapportering om slike skader kan det som nevnt være en god del penger å hente.

## **Familieutflukt**

### **lørdag 14. august 1993**

#### **Program:**

**kl. 11.30: Vi møtes ved Steinbrygga i Borre**

**kl. 12.00: Guiding i Nasjonalparken - Borrehaugene v/Alf Breda**

**kl. 13.00: Vi går Kyststien fra Borrehaugene til Rørestrand camping og til tunnelåpningen ved anlegget Horten/Borre.**

**Der vil Gunnar Hasle informere om veganlegget.**

**kl. 14.30: Grilling**

**Påmelding til nærmeste sentralbord innen 11. august.**

**Mer informasjon - se egen innbydelse.**

**Vega & Vegvesenets historielag**



# Høyesterettsdom: Biltilsynets kontroll med kjøre- og hviletid

**Dom i en sak fra Høyesterett i forbindelse med kjøre- og hviletid bør få betydning for biltilsynets vurdering ved slike kontroller om forhold skal anmeldes til politiet. Saken hadde tidligere vært behandlet i herredsretten med et mildere resultat.**

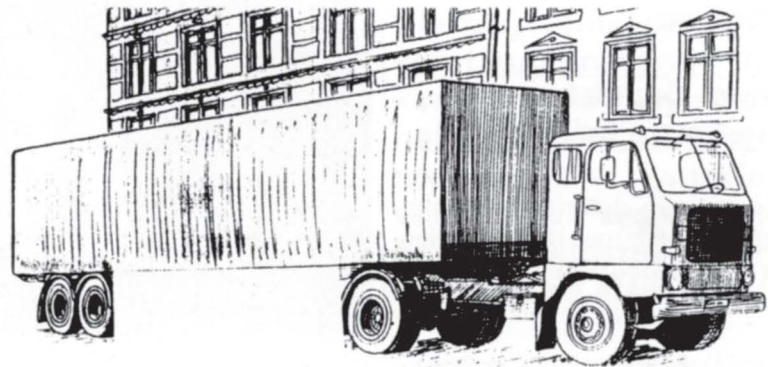
## Yngvar Pedersen

Under kontroll ble det oppdaget at en fører av trekkvogn med tilhenger på veg fra Sarpsborg til Bergen i løpet av de siste 24 timer tilsammen hadde hatt kun 8 timers hvile. Dette var i tillegg fordelt på 2 1/2 time før kjøringen startet, og 4 opphold underveis. Den lengste hvilepausen var den på 2 1/2 time.

Regelen er at føreren av kjøretøyet skal ha 10 timers uavbrutt hvile i løpet av de siste 24 timer, jfr. paragraf 3 i forskrifter av 17. desember 1971 om kjøre- og hviletid for fører av lastebil, kombinert bil og vogn-tog. Det dreide seg således om en meget vesentlig tilside-settelse av reglene om døgnhvile.

Sjåføren ble i herredsretten dømt til en bot på kr 500,-. Begrunnelsen for at boten ikke ble høyere var at sjåføren pga. oppholdene underveis maksimalt hadde kjørt ca. 3 timer om gangen, og at han var under press fra arbeidsgiveren om å gjennomføre transporten innen en tidsramme hvor det ikke var mulig å følge reglene om kjøre- og hviletid. Han var dessuten redd for å miste arbeidet dersom han ikke holdt denne tidsrammen.

Politiet anket straffeutmålingen til Høyesterett. Høyesterett var ikke enig med herredsretten og økte boten til kr 4.00,-. Det dreide seg etter Høyesteretts mening om et vesentlig brudd på regler som er satt av hensyn til trafikksikkerheten. Tunge lastebiler som er ført av personer med utilstrekkelig hvile, vil representere en betydelig fare i trafikken. Det kunne ikke legges særlig vekt på at vedkommende sto under press av sin arbeidsgiver eller at det av forretningsmessige eller konkurransemessige grunner var om å gjøre å få lasten hurtig fram. Dersom slike unnskyldninger skulle godtas, ville straffen ikke få den preventive virkning som den bør ha.



Høyesterett har her sagt at trafikksikkerheten er den vesentlige begrunnelsen for reglene om kjøre- og hviletid, og at unnskyldninger om press fra arbeidsgiver ikke skal ha betydning.

Dommen bør ha betydning for biltilsynets vurdering av om forhold skal anmeldes til politiet.

## Jenter - se her!

**Har du lyst til å kaste håndball?  
Det er det tid for turneringen Hal-  
lingkastet igjen 1. - 3. oktober på  
Gol.**

**Ta kontakt med Inger Lisé på Ås  
vegstasjon, tlf 33 33 29 00  
innen 15. august.**

**Vega håndball**



Pensjonistene til Industrimuseet på Vemork:

# Vekket mange minner

**40 pensjonister og 12 ektefeller var 15. juni på dags- tur til Rjukan med besøk på Industrimuseet som det store målet på reisen. I tillegg var det en flott tur over fjellet fra Rjukan til Gaustablikk høyfjellshotell i flott vær og med stor- slått natur.**

**Kristian Gavelstad og Jorun Sætre Bringaker**

Pensjonistturen dette året var lagt opp som dagstur med det vesentlige mål å besøke industrimuseet på Vemork.

Vi reiste av gårde tidlig morgen den 15. juni med en stor og en liten buss fra Lindhjem. Det var med ialt 58 personer, 40 pensjonister, 12 ektefeller, tre fra velferdskomiteen og tre gjester.

Første stopp på turen var Bolkesjø hvor vi hadde en matrast og fikk strukket litt på beina. Så gikk ferden videre på den nye Tinnsjøveien til Rjukan og så videre opp til Vemork. Like før ankomst der måtte vi lastes om i småbuss da brua over juvet ikke tålte så store kjøretøyer som vår buss.

Vemork er et relativt nytt museum og har på kort tid fått til mye interessant. Museet viser bl.a. utviklingen i vannkraftutbyggingen og hvordan et avsidesliggende bondesamfunn utviklet seg til en moderne industriby. Vemork er jo kjent for tungtvannssabotasjonen og museet viste flere glimt fra motstandsbevegelsen som var meget sterk på Rjukan. Vi ble guidet rundt av ei ung jente så vi fikk godt utbytte av besøket.



*Det var mye interessant å se på Industrimuseet på Vemork og mange minner fra krigens dager kom nok fram.*

Etter omvisningen på Vemork, gikk turen videre ned til Rjukan igjen for å kjøre de bratte svingene opp til Svineroi og bort til Gaustablikk Høyfjellshotell hvor vi fikk servert et nydelig koldtbort.

Etter denne rasten gikk så turen så videre over fjellet forbi Gaustadtoppen og til Tuddal, Heddal, Notodden og til Meheia hvor vi igjen hadde en

liten rast, slik at vi fikk lesket våre tunger og beundret de vakre omgivelsene. Etterpå gikk turen til Kongsberg og videre til hjemlige trakter.

Vi vil igjen takke velferdskomiteen for en fin opplagt tur Bortsett fra en regnskur på hjemvegen, var vi heldige med været. De fleste turdeltakerne var nok hjemme ved 21-tiden.

## Velferdstur til Risør og Kragerø

Årets velferdstur går fredag 3. september.

Foreløpig program:

- Bedriftsbesøk på ABB i Risør
- Stein- og håndverkscenter i Kragerø
- Middag og dans på Skjærgården hotell og badepark, Langesund

Påmelding seinere. Hold av dagen!

Teknisk arrangør: Administrasjonsavdelingen



# Aktivt historielag



Det nye styret i Vegvesenets historielag Vestfold: (f.v.) Rolf Mathiesen, Mary Kristensen, Eileen Gorman Jensen, Kjell Bleika, Anne Grethe Friberg, Per Vaadal og Olav Aas.

**Vegvesenets historielag Vestfold har hatt årsmøte på Horten Bilmuseum 12. mai med valg, gjennomgang av årsberetning og orientering om programmet videre i år.**

## Jorun Sætre Bringaker

Det er det samme styret som har sittet siden starten i 1990. Styremedlemmene Kristoffer Dannevig og Erik Thomassen har nå gått ut av styret og Anne Grethe Friberg og Rolf Mathiesen har sagt seg villige til vervet som nye styremedlemmer. Styret består nå av følgende personer: Formann Per Vaadal, nestformann Anne Grethe Friberg, sekretær Eileen Gorman Jensen, styremedlemmene Kjell Bleika, Rolf Mathiesen og Olav Aas. Mary Kristensen er fast i styret som kontaktperson og daglig driver av veghistoriske saker. Per Vaadal har vært formann siden starten og ga uttrykk for at han ønsket avlastning. Derfor ble Anne Grethe Friberg valgt til nestformann slik at hun er klar til å overta formannsvervet neste år.

Av saker som det er jobbet med i inneværende år, ble Teienplogen

nevnt. Det er blitt tatt opp en video av restaureringsarbeidet med plogen, fra begynnelsen og til prøveturen med ferdig plog på Oseberg gård i vinter. Det er Håvard Bakke fra Norsk Video som har tatt opp videoen, og den ble vist på årsmøtet.

Bommestadprosjektet har også vært en viktig sak og den har historielaget jobbet med siden 1990. Vegvesenet har samarbeidet med Larvik kommune og Hedrum historielag om "Bommestad Veiminne". Vi har gitt økonomisk støtte og hjelp til praktiske løsninger. 13. mai ble første trinn åpnet og en brosjyre om Veiminnet er gitt ut.

Planene for 1993/94:

Vegvokterboligprosjektet i Botne blir for dyrt og prosjektet blir antakelig nedlagt. Intervjuer av pensjonister skal vi fortsett med. Ny sykkelbok for Tønsberg med historiske interesser er under planlegging. Ny lagringsplass for gjenstander som er samlet sammen på Ås-området skal skaffes. En historisk rusletur er også i tanke, noe i likhet med den som ble arrangert i fjor. Sammen med Hof kommune skal vi gjøre Bergstien tilgjengelig for publikum.

## Få alarmproblemer

**Alarmsystemet på vegkontoret fungerer greit. Dette kan man slå fast etter et halvt års drift. Det største problemet er kanskje at enkelte kvir seg for å jobbe på kveldstid av frykt for å utløse alarmen.**

- Kun i tre tilfeller har folk kommet i skade for å utløse alarmen, sier Arnfinn Bentzen. Dessuten har det vært to tilfeller hvor planter eller gardinblaff har medført falsk alarm. - Innkjøringsproblemene har altså vært ubetydelige, sier Arnfinn.

- Enkelte sier de ikke går inn på kontoret etter arbeidstid av frykt for å utløse alarmen?

- Det er det liten grunn til. Mulighetene til å gjøre feil i systemet er svært liten, sier Arnfinn. Det gjelder bare å være en smule åndsnaerværende når det piper i gangen, ta av telefonrøret og slå den oppgitte koden. - Les den blå lappen på nytt, oppfordrer han.

- Får du mange klager på alarmsystemet?

- Det var nok en betydelig skepsis til å begynne med, men etterhvert har nok de fleste fått et naturlig forhold til systemet. Og klagen har vært få, ihvertfall har få kommet meg for øret, legger han til.



# Premie til Frank for søppelsuger



*Et gavekort på 10.000 kr. overrekkes Frank Larsen (t.v.) av leder for maskinavdelingen Finn Skontorp Johnsen som et tegn på at etaten verdsetter ideen og utviklingen av søppelsugeren.*

resendt Vegdirektoratet for en vurdering også på sentralt hold.

De som tidligere har plukket søppel med hånd, kan nå med en slange påmontert hydraulikken på bilen suge papir, tomgods osv. inn i en beholder som plasseres på lasteplanet på bilen. Dette skjer uten at søppelet blir berørt av menneskehånd.

**Søppelsugeren som område 03 prøvde ut i fjor er nå utplassert i alle områdene. Mannen bak tanken og ideen til denne nyskapingen som gjør arbeidet mye enklere, samtidig som det er mye mer miljøvennlig å plukke søppel langs vegkantene, er Frank Larsen på maskinavdelingen. Nå har han fått sin velfortjente belønning.**

## Jorun Sætre Bringaker

- Tanker om å forbedre arbeidsforholdene når det gjelder søppelplukking i vegkantene har jeg hatt lenge, sier Frank Larsen til Vestfolder'n. Men fra tanker og ideer til utforming av produktet har tatt litt tid, men med hjelp av firmaet Pema Maskin har vi nå fått utarbeidet et produkt vi er meget godt fornøyd med, sier Frank Larsen videre. Pema Maskin har nå konseptet for videre salg og markedsføring.

Nyoppfinnelsen ble sendt den lokale forslagsnemnda, og Frank Larsen er nå premiert med kr 10.000,- for ideen til den miljøvennlige søppelsugeren. Denne saken er vide-



*Renny Bøhmer (t.v.) og Gunnar Svendsen i område 03 var med og prøvde ut Franks ideer.*



# HMS

En rose er vakker  
i hvilken som  
helst hage den  
enn blomstrer.

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. 33 37 17 56 eller sende pr. post.

## Bedriftshelsetjenesten

Vi er med i Televerkets bedriftshelsetjeneste. Televerket som konsern har det siste året vært igjennom en stor omorganisering, noe som også har medført endringer i HMS-arbeidet.

Region Sør, som omfatter vårt distrikt, har ansatt Ellinor Hilberg som regionslege. Dette medfører at en del av hennes arbeidstid i framtiden vil bli brukt til andre ting enn det den har vært hittil. Det samme vil også skje med de andre som er ansatt i bedriftshelsetjenesten.

Televerkets ledelse er innstilt på at endringene ikke skal føre til et dårligere tilbud til de andre medlemsbedriftene. Det vil derfor bli gitt anledning til å leie inn ekstra legetimer, i tillegg til at kontorstillingen økes fra 50% til 80%. Televerket dekker merkostnadene.

Vil vil få mer informasjon på styremøte som vil bli holdt i høst.

## Arbeidsforhold i maskiner

Fysioterapeut Hans Blaafjell fra bedriftshelsetjenesten vil sammen med Kåre Holtung og verneleder se på arbeidsforholdene i noen utvalgte maskiner. Vi vil prøve å få med de fleste maskingrupper, og se på en representativ maskin for hver gruppe. Målet er å få en samlet oversikt som vi kan bruke ved vurdering av forbedringer, slik at det blir minst mulig belastende å føre maskinen. Videre kan dette brukes når vi vurderer innkjøp av nye maskiner.

**Har DU noen tips om forhold som bør endres/ vurderes i din eller andre maskintyper vil vi svært gjerne ha melding om dette.**

## Avfettings- og rengjøringsmidler

Vegdirektoratet har hatt en gjennomgang av miljøvennlige avfettings- og rengjøringsmidler. Dette ble kalt AVRE-prosjektet. Vegvesenet i alle fylker var med på vurderingen og utprøvingen. Hos oss er det prøvd ut 10 produkter på Ås vegstasjon.

Alle data er samlet, og det er nå kommet en anbefaling. Denne listen inneholder: 4 produkter for kjøretøyvask, 8 produkter for avfetting (verksteder, delevaskere, gulvvask m.m.), 5 produkter for rengjøring (skiltvask, innendørs rengjøring).

Hvis du er interessert i å vite hvilke produkter som er anbefalt, har lageret på Ås og alle avdelingslederne fått denne listen.



# Det skjer i august

Lørdag 14. august:

Vega og Historielaget - Familiearrangement

**Anleggsavdelingen:**

**E 18 Nord: Kulvert Bergsenga.** Vinger forskales, armeres og støpes. Hovedstøp over spor NSB ble utført 3. og 4. juli. Masseflytting i linja. Bygging av superlett fylling.  
**E 18 Nord: Bru Bergsenga I.** Peling for landkar og søyler utføres i august med start 2.8.

**Miljøtunnelen i Horten - Borre på RV 19:** Portaler syd og nord forskales, armeres og støpes. Overfylling tunneltak pågår. Asfaltering fra nordre ende tunnel til jernbanekryssing ved Horten stasjon. Elektroarbeider i miljøtunnelen er igang.

**Gloppe bru, Rv 303 i Larvik:** Landkarene under støpes og plastring foretas.

**MPG Horten:** Arbeidene fortsetter i nordre del av Storgata. Det skal anlegges 650 m2 brolegning.

**Stenmalen:** Belegningsarbeidene fortsetter. Kryss skal bygges om.

**Slagenveien:** Anlegget er åpnet. Kun mindre etterarbeider gjenstår.

**Kanalveien:** Det skal anlegges ny gang- og sykkelveg langs sjøsiden. Arbeidene er startet opp.

**FV 560 Borgeskogen:** Avsluttende arbeider utføres. Planlagt ferdig 15.8.

**RV 303 Gloppe:** Avsluttende arbeider utføres. Planlagt ferdig 15.8.

**RV 303 Dronningensgt.:** Miljøsoner-prosjekt i Larvik. Oppstart i slutten av måneden.

**Driftsavdelingen:**

Søndagene 8., 15. og 22 august vil det være en del mannskaper i arbeid med trafikkundersøkelser på E 18.

Det er to forskjellige ting som skal gjennomføres: I kryssene ved Bommestad, Ås og Sem kirke skal vi telle hvor mange bilister som reagerer på meldingene som kommer på de automatiske omkjøringskiltene. Det er nå noen år siden effekten av skiltene ble undersøkt og vi regner med at disse søndagene er "sikre" kødager på E 18 i nordre Vestfold.

Det andre som vi skal gjøre er å foreta registreringer av forsinkelsen i minutter på E 18 mellom Sem - Sande - Drammen. Vi skal taste bilenes registreringsnummer inn på PC'er på tre steder og dermed måle eksakt hvor mange minutter bilene bruker på strekningen når det er kø. Dette skal vi kanskje neste år bruke i et automatisk registreringssystem som kan oppgi reell forsinkelse til trafikanter som skal velge

alternative ruter. Dette gjøres i samarbeid med SINTEF.

Tirsdag 24. og 25. august stenges utgående løp (fra Oslo) på E 18 mellom Oslo sentrum og Drammen på grunn av lagtempo-konkurransen i sykkel-VM. trafikken vil dirigeres på omkjøringsruter, og en alternativ rute er over Moss - Horten. Det er ventet trafikkaos i området Oslo - Drammen i disse to dagene.

Påbegynner bygging av nytt veglysanlegg langs E 18 på strekningen Gunnestad - Revå. Linjebygg A/S har fått entreprisen.

**Driftsområde 3:** Rv 304, utbedring ved Nauffjern. Rv 306, kantforsterkning og rekkverk ved Holtekleiva. Kantslått og vanlig vedlikehold.

**Planavdelingen:**

FV 163 Skjønn 17. august for to eiendommer.

## Vi gratulerer

**50 år:**

**Yngvar Pedersen, 2. august**  
**Steinar Holstein, 24. august**

**80 år:**

**Bjarne Sørli, 16. august**

**100 år:**

**Johan Arnt Lien, 8. august**

## Velkommen

**Anders Kalstad, avd.ing. planavdelingen**  
**Marianne Larsen Enstad, edb-konsulent**  
**Sigurd B. Valmestadrød, maskinavd.**