

Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 9, 20. årgang, 3. desember 1993

Miljøjulegave til Horten



Som en del av julegateteningen i Horten sentrum 28. november kunne vegsjef Johan Lepperød sammen med to 5. klassinger fra Sentrum skole åpne Norges lengste MPG-prosjekt.

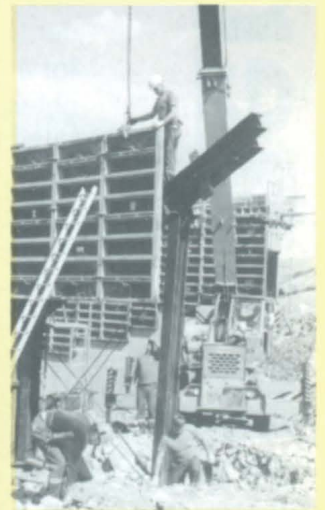
En drøy måned etter at Sydovervegen i Horten ble åpnet med brask og bram, kunne de slippe jubelen løs på ny i den gamle marinebyen. Norges lengste MPG-prosjekt ble åpnet av vegsjef og ordfører søndag 28. november. Og bare en halvtime seinere kunne en begeistret handelsstand tenne julelysene i Norges første miljøjulegate. Julesnø kunne man til og med mønstre for anledningen. Alt ser ut til å klaffe i Horten i år!

Side 5



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/05



Holler

Side 3



Mehammer

Side 15

God
jul!

På snarvisitt i Statens vegvesen?

Statens vegvesen har vært en arbeidsplass for livet for de fleste. Hadde man først kommet inn i lønnsregisteret, så ble man der til man gikk av med pensjon. Få sluttet for å gå til andre arbeidsgivere. Vegvesenet var trygt og godt og lønns- og arbeidsbetingelsene absolutt til å leve med. Stabiliteten har satt sitt preg på kulturen. De fleste har identifisert seg med etaten, og arbeidet med veier og trafikk er meningsfullt og føles viktig for de fleste. Å ta et ekstra tak når det trengs føles derfor riktig og naturlig.

Selv om stabiliteten på noen områder kan være et problem, så tror jeg den totalt sett har vært en styrke for etaten. Mange har følt at det ville gå på selvrespekten løs om man skulle gjøre halvgodt arbeid - etaten er tross alt en del av oss selv.

Ser vi slutten på dette Vegvesenet nå? Det har blitt lenge mellom hver gang det utlyses en fast stilling. I beste fall dreier det seg om vikariater. Ellers er det engasjementer fra noen måneder opp til tre - fire år. Og i tillegg kommer korttidsinntak og folk som er tatt inn som følge av et eller annet arbeidsmarkedstiltak.

Fleksibilitet er et viktig stikkord. Fremtiden ser ut til å være at man skal ha en grunnbemanning som skal kunne ta seg av basisvirksomheten, alt annet skal løses gjennom engasjementer. Og dette har neppe sammenheng med

stillingshjemmelsystemet på vegkontoret og i biltilsynet alene.

Det er ikke vanskelig å forstå argumentene for tidsavgrensede ansettelser. I en verden hvor endringene skjer stadig raskere er det svært nødvendig for enhver bedrift som vil ha livets rett å ha evne til å "svinge med", og dette forutsetter nok muligheter til å knytte til seg kompetanse og arbeidskraft for kortere tidsrom.

Likevel må vi være oppmerksom på at denne utviklingen vil kunne komme til å endre forholdet mellom etat og ansatte over tid, og dette vil være en minusfaktor i regnestykket. Det må også få innvirkning på trivsel og miljø at ansettelsesvilkårene er så forskjellige fra ansatt til ansatt.

Får Holler-utvalget det som de vil forsvinner stillingshjemmelsystemet, og etaten får friere hender til å ansette folk i faste stillinger også utenom driften. Det er å håpe at man finner fram til en fornuftig balanse mellom bruken av faste og engasjerte medarbeidere med den nye friheten man da får.

Bruken av korttidsansettelse har også en annen side. Hva slags samfunn er det vi får når vi i tillegg til stor arbeidsløshet lar en hærske av arbeidstakere gå uten fulle rettigheter? Og hva blir fortsettelsen?

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

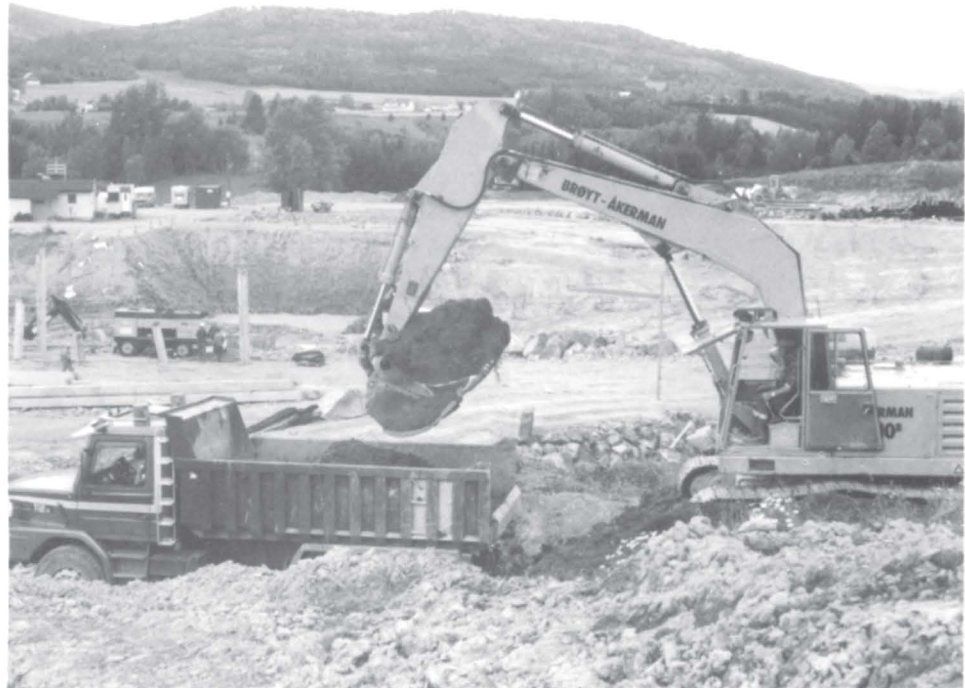
Vegdirektoratet vil stryke produksjonen sterkere

Vegsjefene beholder anlegg, strukturell drift og maskin under sine vinger om Vegdirektoratets høringsuttalelse til Holler-utvalget "går hjem" hos politikerne. Direktoratet vil likevel sørge for at det blir vesentlig mer samarbeid over fylkesgrensene enn i dag.

Erik Thomassen

For en del av de ansatte i utedriften vil den modellen Vegdirektoratet foreslår overfor departementet kunne føre til lengre reiseveg. Landet vil bli inndelt i fire-seks regioner. Innenfor disse regionene vil spesialkompetansen på en del områder bli samordnet. Dette gjelder både på produksjonssiden og på byggherresiden.

Noen oppgaver vil også bli samordnet på landsbasis. Tunneler og fergekaier er eksempler på arbeidsområder som allerede i dag til en viss grad utføres av folk fra ett fylke over hele landet. Det er også mulig at Vegdirektoratet vil gå inn for å bygge opp ny spesialkompetanse på områder hvor man mener konkurransen i det private markedet kan være for liten. Store bruer kan være et eksempel her.



Vegdirektoratet går inn for å skille myndighet og produksjon under hver vegsjef med et styrt og systematisk samarbeid over fylkesgrensene. Spørsmålet er nå hva politikerne sier.

Oppgaver som kan være aktuelle for regionalisering vil f.eks. kunne være: bru bygging og -vedlikehold, dekkelegging, asfaltproduksjon, materialadministrasjon, vegmerking, grunnboring og ellers spesialkompetanse på byggherre- og planleggingssiden. I det videre arbeidet med prosjektet "Det nye Vegvesenet" vil det bli fokusert mer på hvilke områder som egner seg for regionalisering.

Et viktig punkt i Vegdirektoratets forslag til departementet er at det ikke skal bygges opp egne regionadministrasjoner. I stedet vil de enkelte vegsjefer kunne få i oppdrag å påta seg et regionalt eller landsdek-

kende ansvar på et område. For å få dette til å fungere i praksis er Vegdirektoratet innstilt på å påta seg et langt større ansvar enn i dag. Ansvar og ressursfordeling vil bli innbakt i Vegdirektørens årlige avtaler med de enkelte vegsjefene. Man tar også sikte på å omorganisere Vegdirektoratet slik at de der blir i stand til å ivareta dette nye utvidede samordningsansvaret.

Opplegget er som nevnt et forslag fra Vegdirektoratet. Et flertall på seks av åtte medlemmer i Holler-utvalget gikk inn for en annen modell, nemlig en deling av hele etaten i to divisjoner med oppbygging av egne produksjonsregioner.

Konkurransen men ikke på pris

Skal biltilsynet konkurrere med private om hallkontrollene må det bli på tilgjengelighet, service og tillit - og ikke på pris. Vegdirektoratet foreslår et system med faste priser, eller eventuelt minstepriser for de private.

Hallkontrollene skal etter forslaget skilles fra myndighetsdelen på stasjonene regnskapsmessig, og verkstedstilsynet skal legges direkte under biltilsynssjefen.

Vegdirektoratet går ellers inn for kostnadsriktige priser på biltilsynets tjenester og at etaten skal få tilgang til inntekter ut over de budsjetterte.

Foran et nytt krevende år

Et hendelsesrikt år går mot slutten. Etter julefeiringen og en velfortjent pust i bakken tar vi fatt på nytt. Året som kommer blir krevende på mange måter.

1993 har på flere områder bekreftet at vi i Statens vegvesen har evne og vilje til forandring og tilpasning til nye utfordringer. Vårt sterke engasjement i byområder, vårt engasjement og vår innsats for en sikrere og mer miljøvennlig trafikkavvikling bærer bud om dette. Året har også vist at vi er i stand til å ta utfordringer som i utgangspunktet virker overveldende. Jeg tenker da spesielt på den store innsatsen de ansatte på biltilsynsstasjonene har lagt ned for å takle de mange ekstraoppgavene de har fått undervegs.

Ellers må vi glede oss over at E 18-saken i nordfylket er endelig løst, i alle fall så langt at det formelle grunnlaget for å gå i gang nå etterhvert er i orden og tilstrekkelig med penger på plass. Nå er det snart bare å sette i gang for fullt med tidenes største vegprosjekt i Vestfold. Riksveg 19 Horten - Borre har på mange måter dokumentert at vi kan.

Vår lærdom av alt det vi gjør og det vi steller med, er at konsentrasjon om oppgaven er både effektivt og rasjonelt. Dette er ingen ny oppdagelse verken for Statens vegvesen eller andre. Det er bare ikke like lett å få til alltid. Særlig plan- og prioriteringsprosesser med mange involvert tar alt for lang tid. Målene spriker, og det trekkes i forskjellige retninger. Her har vi en kjempeutfordring, ikke minst med å få våre samarbeidspartnere med. Ubesluttsomhet koster.

For 1994 har vi plukket ut tre satsingsområder som kan beskrives med stikkordene "bygge bruer", "synliggjøre ledelse" og "ta kundene på alvor". Alle dreier de seg om forhold mellom mennesker, enten internt eller eksternt. Vi må bli mer oppmerksomme på at utfordringene våre nå i større grad er mellommenneskelige enn tekniske. Å trekke bedre sammen som kolleger og samarbeidspartnere kan danne grunnlag for ny utvikling og bedre ressursutnyttelse.

Det dreier seg om å "bygge bruer" - ikke bare internt i etaten, men også utad. Det dreier seg om kontakt og forståelse i forhold til oppgaver som skal løses. Det dreier seg om å lytte og å respektere andres holdninger og standpunkter. Det dreier seg om å se målene klart og bli

enige om hvordan vi kommer dit. Det dreier seg om å holde fast ved en beslutning og følge den fram.

Dette er også å "ta kundene på alvor", gjøre det klart hvem vi jobber for og hva deres behov er. Dette får jeg forøvrig mange gode tilbakemeldinger på. Vi har et godt "kundeforhold" på mange områder - ikke minst utad både for de som har sin virksomhet rettet mot trafikken og de som er vesentlig engasjert med infrastrukturen. At vi kan gjøre vårt "kundeforhold" enda bedre er vi selvsagt klar over. Det gjelder ikke minst internt. Informasjon er et stikkord i den forbindelse. Mye av vårt kundeforhold beror på god og tidsriktig informasjon. Informasjon i forkant kan avverge mange misforståelser.

Det tredje satsingsområdet, "å synliggjøre ledelse", går ikke bare på at vi som ledere viser oss rundt i virksomheten og utad. Involvering, engasjement og klar signalisering av hva vi vil og hvor vi vil er en viktigere del av synliggjøringen.

Holler-utvalgets innstilling lå på bordet i juli. Nå starter snart Samferdselsdepartementet arbeidet med Stortingsmeldingen om Statens vegvesens fremtid. 1994 vil bli et år hvor vi må utrede og foreta endringer som tilpasser oss til politikernes og fremtidens krav. Heldigvis slipper vi unna de dramatiske endringene andre samferdselsetater har måttet gjennom, men like fullt må vi være forberedt på at hverdagen på mange måter vil bli endret for mange av oss.

1994 blir også året da Krøsus skal gjennomføres. I hele år har det vært jobbet hardt for å forberede innføringen av det nye økonomistyringssystemet. Dette er en kjempeoppgave som fortsatt vil kreve mye av oss. Jeg er imponert over den innsatsen som er lagt ned i prosjektet til nå, og trygg på at vi som etat også skal makte å gjennomføre denne store endringen på en grei måte.

Men nå venter julehøytiden, og da bør vi la jobb være jobb. Julen dreier seg også om å bygge bruer, selv om det er på en annen og nærmere arena. Familie og venner er kanskje vår viktigste basis i livet. Uten trygghet og tillit i det nære, vil vi ikke kunne utfolde oss fullt ut i arbeidet.

Med dette ønsker jeg alle en god jul og et godt nyttår!

Johan Lepperød

Denne måned:
Vegsjef
Johan Lepperød

Norges lengste MPG-prosjekt åpnet i Horten:

Populær julegave til Horten by

Mange taler og gaveoverrekkelser før vegsjef Johan Lepperød sammen med Anders og Tuva fra Sentrum skole kunne foreta den offisielle åpningen av landets lengste MPG-prosjekt som en julegave til Horten by og Borre kommune.



Stor festivitas i Horten da Norges første miljøgate ble åpnet søndag 28. november. Mange taler og gaveoverrekkelser før Johan Lepperød og to elever fra Sentrum skole kunne åpne den etterlengtede miljøgaten.

Jorun Sætre Bringaker

Det ble gjort stor stas på Statens vegvesen Vestfold ved vegsjef Johan Lepperød, Olav Lervik og Bjørn Skøie

ved åpningen av miljøgaten i Horten. Mange taler og gaveoverrekkelser viser at Borre kommune er meget godt fornøyd med resultatet av dette MPG-prosjektet. Fridtjof Tegner fra Horten Handelsstand var også meget fornøyd med prosjektet og overrakte vegsjefen en brostein med byvåpnet festet på. Alle som har vært tilknyttet anlegget får også en brostein og et diplom. Lepperød fikk i tillegg vandrepokal og diplom av Ny Giv-gruppen ved Kåre Nilsen i Horten.

Mange mennesker hadde funnet veien til Storgaten denne kalde og sure

søndags ettermiddag. Kortesje fra Sentrum skole startet kl. 1600 med politiet og vognmann Harry Bjerke i spissen. Et blandet korps, Ynglinge-korpset, spilte og varmet oss med flotte marsjer i den strenge kulda. Fakler hadde Handelsstanden delt ut og folk fikk julestemning med snø og alt som skulle til.

- Den 860 m lange miljøgaten står nå ferdig og skal i tiden følges opp når det gjelder registrering av trafikk og parkering, sier Bjørn Skøie til Vestfolder'n. Vintervedlikeholdet bør også følges opp nøye i vinter.

Rask utbedring av rampe på E 18



- Utbedringsarbeidene er utført i rekordfart og ferdig noen dager før beregnet også, sier formann Bjørn Flåtten (t.h.) sammen med Jan Eddy Eggar.

Påtrykk fra Sandefjord kommune gjorde at Vegvesenet reagerte raskt med utbedringen. Natvallkrysset var det eneste to-plankrysset langs E 18 hvor det fortsatt var en påkjøringsrampe med vanlig vikeplikt. Nå er kurven fra Sandefjordsveien gjort slakere og det er bygget et parallellfelt langs E 18 der "glidelås" skilt er oppsatt. Kostnadene ligger på ca. 700.000,- og det er noe dyrere enn tidligere antatt. Anleggstiden er vært drøyt to uker og tre dager tidligere enn antatt ble trafikken satt på.

Den såkalte "dødsrampen" på E 18 ved Nattval er nå utbedret og det ble gjort i rekordfart og av anleggsavdelingen. Krysset er nå sikret og rampen mot nord er bygget med riktig dosering og helt forskriftsmessig.

Statens vegvesen Vestfold har i rekordfart utbedret påkjøringsrampen på E 18 ved Natvall i innkjøringen til Sandefjord. Krysset har vært sterkt ulykkesbelastet med bl.a. to alvorlige ulykker med kort mellomrom tidsmessig.

Jorun Sætre Bringaker

Ny kantine

Første dag med ny kantine på vegkontoret var det lang kø fra kl. 11.00. Menyen er variert og billig er det også med et måltid mat. Her er Turid Ås-enden, Eivald Skau og Per Arne Nil- sen langt framme i køen.





Opplegget i den nye kantina er basert på selvkostprinsippet og det er lagt vekt på riktig kosthold og priser. Johanne Johannessen er ansvarlig for den daglige drift av kantina og ses her under forberedelsene - eggkoking.

Endelig! Vegkontoret kunne 15. november innvie og åpne nyoppusset kantina i 2. etasje i UNI-gården. I samarbeid med Staburet skal det selges mat til selvkost og det er nå håp om å få flere til å bruke kantinen.

Jorun Sætre Bringaker

- Vi håper kantinen skal bli så attraktiv at flest mulig vil bruke den, sier leder for bygningers drift Mona Karlsen til Vestfolder'n. Menyen skal det ikke være noe å si på. Den er satt sammen i samarbeid med Staburet og skal etter planen bli skiftet ut fire ganger i året. Opplegget er gjennomgått med organisasjonene på huset og fått positiv respons. En gruppe har jobbet med farver og inventar. De har gjort en flott jobb, kantina har blitt meget fin med godt fargevalg både på gardiner og møbler.

Det er Mona Karlsen som har det økonomiske ansvaret for kantina, Johanne Johannessen (tidligere renholder) har det daglige ansvaret bak disken.

Menyen er satt opp med en varmrett hver dag. Brød, agurker og rødbeter er gratis. Kaffe og te koster kr 2,-. En meny er satt opp for de enkelte dagene hele uken og et godt måltid for ca. kr 10,- er ikke å forrakte.

Biltilsynets arbeidsår 1993

I år har vi sannelig merket kjøret,- biltilsynet har hatt enormt mye å gjøre. Først på året kom dette med oblater som skulle festes på bilens kjennemerkeplater. Det er ikke enkelt med det som er nytt! Noen fikk ikke merker og følte seg snytt. Tenk hvordan naboen min prater, dersom jeg kjører rundt uten oblater. Telefoner i hundrevis vi fikk - skulle tro at folk hadde helt panikk!

Når dette hadde roet seg etter en tid, ble vi utsatt for nok en strid. Vegdirektoratet sendte skriv til alle uten forsikring - klart at dette er en svært viktig ting. Problemet var at det gikk ut for mange brev - avskilta, vraka og stjålne, det ble litt av et strev å finne ut av dette, det var ikke lett, og telefoner fra kunder kom igjen ganske tett! men det var ikke Vegdirektoratet som "fikk seg en på trynet", for brevene var underskrevet Hilsen Biltilsynet!

Vi taklet det bra, og håpet på en rolig høst, men det var for oss en mager trøst.

Høsten -93 skulle alle km-tellere ha sluttavlesning og arbeidspresset fikke på nytt en stigning. Samtidig hadde vi stempelordningen med førerkort, dette var noe alle og enhver skulle ha gjort. Selvfølgelig kom de fleste i siste liten, det var ikke rart at vi bak skranken ble sliten. Ikke alle skjønnte hvorfor de skulle bytte, og mange gjorde det nok til ingen nytte. Forvirring med datoer og klasse B og BE, det er ikke godt for alle å skjønne det.

Heldigvis klarte vi å beholde humøret, behandle publikum, det har vi lært oss å gjøre. Vi får si oss fornøyde med jobben som er gjort, og alle har fått utstedt sine førerkort.

Som takk for innsatsen er vi buden på teater og julebord, og gleden over dette er virkelig stor. Litt ros og takk for jobben er godt å få, det gir inspirasjon til å stå litt ekstra på!

TAKK FOR INNBYDELSEN TIL FEST!

Jenny Hagen
Biltilsynet i Horten

Gledens dag i Horten



Med Granlysskolemusikanten i spissen toget de 1000 frammøtte gjennom den nyåpnede Hortens-tunnelen. Endelig var Sydovervegen et faktum

Tårene trillet hos den gamle damen på tur på tunnel-taket søndagen før åpningen av Sydovervegen. Det gikk opp for henne at nå var byggetiden slutt og anleggsfolkene ville forsvinne. -Jeg ser ikke annen råd enn at de får bygge en tunnel til!, sa hun til mannen sin

Kåre Nilsen fra Steinsnes vel fortalte historien under lunsjen for ansatte og gjester på Grand Ocean. Under vel'ets feiring om kvelden fikk vi høre svaret hun fikk fra gubben: - Å, du har nå vært guttegeærn støtt, du!

Damens sorg til tross, åpningen av Sydovervegen 22. oktober kan oppsummeres med ordene "ektefølt glede". På et anlegg hvor det meste har klaffet klarte man til og med å frem-



110 gjester til lunsj på Grand Ocean. Alle som hadde jobbet på anlegget fikk hver sin blomsterbukett fra Steinsnes vel.

skaffe en solskinnsdag til åpningshøytideligheten til tross for rikelig med regn og til og med snøvær i uka før.

Det gode forholdet mellom naboene og anleggsfolkene ble understreket under lunsjen på Grand Ocean Hotell i Horten som innledet dagen. Fra



En stor dag også for en helikopterfraktet forsvarsminister Jørgen Kosmo, ordfører i Horten da striden om Sydovervegen raste som verst, som fikk æren av å kutte snoren og erklære nyvegen for åpnet.

Steinsnes vel var det blomster til samtlige som hadde jobbet på anlegget. Og ellers var det taler fra mange hold. Vegsjefen innledet med å sitere fra det første brevet som var gått fra vegkontoret til Horten kommune om saken 10. oktober 1963. - Vi la med et bykart hvor veglinjene var tegnet inn og ba om å få det tilbake, men det kan jeg ikke se at vi har fått. Kanskje er tiden inne nå, sa han spøkefullt til Borres ordfører Jon Brække.

Noe kart fikk han ikke tilbake, men under selve vegåpningen derimot en forsølvet spade dekorert med blomster. - Denne ble brukt til første spadestikk på Sydovervegen, sa ordføreren, og han ville at den gjerne skulle bringes tilbake til bruk til første spadestikk på ny riksveg 306 fra Kirkebakken via Skoppum til E 18. - Da skal vi sørge for å få den forgyllt, sa han før Jørgen Kosmo slapp til med kniven på silkebåndet.

Etter snorklipp toget notabilitetene og vi andre gjennom den nye miljøtunnelen til kaffe, brus og tunnelkake ved søndre tunnelmunning. Kaldt som det var, forsvant mange når kaka var vel fortært. Som avslutning på den offisielle åpningen, vanket det blomster og klem fra anleggets kontorpraktikant Monica Eidem til de første bilene i hver retning.

Om kvelden arrangerte Steinsnes vel fest i telt på Rørestrand camping. 220 glade deltakere koste seg med snitter og øl etter at vel'et hadde lyktes å få skjenkerett for kvelden etter mye lobby-virksomhet i det politiske miljøet i Borre. I sentrum for oppmerksomheten sto nå de fire medlemmene i vel'ets vegkomite som gjennom 20 år har lagt ned over 20.000 timeverk for å få en akseptabel vegløsning.

På vegåpning: Jorun Sætre Bringaker og Erik Thomassen



Blomster til første bilist, Jon Ruud fra Horten, fra Monica Eidem, praktikant på anleggsriggen.

Tenksom biltilsynssjef tilbake fra Amerika:

-God trafikkultur til tross for "dårlig" opplæring



-Hvordan får de det til, undrer biltilssynssjef Magnus Bøie, nettopp hjemkommet fra studietur til USA og Canada. -Ameikanerne har en helt annen og mer defensiv kjørestil enn vår. De tar hensyn til hverandre, og du ser sjelden noen snike i køen, sier han. Men samtidig har de en trafikkopplæring som er langt enklere enn den vi selv har.

Erik Thomassen

Sammen med biltilsynssjef Egil Feby fra Telemark har Magnus Bøie i høst gjennomført en studiereise til USA og Canada. Bøie besøkte bl.a. Ontario-provinsen og statene Minnesota, Wisconsin og Colorado. - USA og Canada er bil-land, sier Bøie, tog og busser ser du nesten aldri. -Trafikkstrømmene er enorme, men en legger fort merke til at trafikkulturen er en helt annen enn hos oss, ihvertfall i de statene jeg besøkte, sier han. Folk tar mer hensyn til hverandre og har en velvillig holdning i trafikken. Trafikkregler respekteres og du ser sjelden noen som sniker i køen, og det er lite å høre av iltre signalhorn.

- På mange måter kan en si at amerikanerne har kommet lenger mot den trafikkulturen vi ønsker oss, sier Bøie, og legger til at han derfor med interesse så fram til å få innsikt i hvordan trafikkopplæringen var lagt opp. - Og der kommer det store tankekorset: amerikansk føreropplæring er langt enklere enn vår. Mye skjer privat med foreldre eller andre voksne, og ellers opplevde vi at de brukte kjøregårder både til opplæring og oppkjøring. -Slik drev vi det da jeg var bilsakkyndig på Setermoen for tredivye år siden, sier Bøie. - Opp til 35 førerprøver kunne en sensor der borte gjennomføre på en dag, sier han. Og legger til at kanskje kan det være på denne måten fordi de har klart å få

- Det er et tankekorset at amerikanerne har en langt mer sosial og defensiv holdning til bilkjøringen enn oss, samtidig som de har en opplæring som vi vil oppfatte som gammeldags, sier biltilsynssjef Magnus Bøie.

fram en holdning til bil og bilbruk i samfunnet som gjør at de ikke trenger den typen opplæring som vi satser på like mye.

- Hva tror du årsaken til dette er da?

- Jeg vet ikke, men tror de har et samfunn hvor man lærer å ta ansvar for seg selv og andre langt tidligere enn hos oss. Men samtidig er jo den høye kriminaliteten baksiden av medaljen, og litt av et paradoks i forhold til kjørekulturen.

- Den typen risikolæring som vi har satset mye på, f.eks. gjennom trafikk-sikkerhetspakken, så vi lite til i Amerika, sier Bøie, men peker på at man nok nå beveger seg i retning av det vi har. - Samtidig som vi er i ferd med å ta opp mer av deres system gjennom økt satsing på foreldreopplæring. Kanskje er vi derfor på sikt i ferd med å nærme oss hverandre.

- Et område hvor jeg tror vi har mye å hente fra Amerika er gjennomføringen av teoriprøvene, sier Magnus Bøie. Her var EDB tatt i bruk på en slik måte at kandidatene fikk "levende" situasjoner å forholde seg til. Svarene ble avgitt ved å trykke på et display, og resultatene kunne leses direkte av skjermen, samtidig som kunnskapene og forståelsen av oppgavene ble registrert.

Kulturpris til vår egen kulturminnesamler

Vegghistoriesamler Kjell Hegdalstrand er tildelt Hedmarksprisen for 1993. Det er en pris som Hedmark interkommunale kulturutvalg gir han for den enorme innsats han har gjort for å samle stoff om vegens historie.

Mary Kristensen

Det var gledelige nyheter å høre at Kjell Hegdalstrand har fått kulturpris, at han har fått et bevis på at alt det han har gjort for å ta vare på vår egen etats historie er verdifullt og at hans innsats er blitt belønnet med en ærverdig pris.

Det er et stort og viktig arbeid han har nedlagt, det har vært meget omfattende - ikke minst med tanke på alle reiser - rundt om i vårt langstrakte land - og i Norden for øvrig.

I Vestfold har Kjell funnet mange gode intervjuobjekter blant våre pensjonister, som har gitt ham stoff. Vi synes jo det er ekstra hyggelig at vi kan finne våre egne folks historier igjen i hans samlinger.

Det er ikke bare det skrevne ord som Kjell benytter når han gir oss veghis-

forts.:

Bøie kan forøvrig tenke seg å la sine trafikksikkerhetsfolk studere nærmere hvordan amerikanerne oppnår en langt mer trafikksikker kjørestil enn oss i håp om at noe av dette kan overføres til norske forhold.



Vegvesenets egen kultursamler Kjell Hegdalstrand tildelt Hedmarksprisen for 1993 for det omfattende arbeidet han har gjort for å samle sammen veghistorie fra hele landet.

torie; både i foredrag, i film og med gamle veg- og rallarviser kommer han fram med viktige ting som det er verdt å ta vare på for å få et best mulig bilde av utviklingen i Vegvesenet opp i gjennom tidene.

"Han imponerer dessuten med fantasi, pågangsmot og ikke minst evnen til å få kontakt med mennesker, heter det i meldinga fra Hedmark interkommunale kulturutvalg" - for å sitere Hamar Arbeiderblad.

Vi sier oss enige med disse ord og vi gratulerer Kjell med kulturpris, vi takker ham for alt han har gjort for å verne om vår egen kultur samtidig som vi ønsker ham lykke til med videre arbeid.

En hilsen til deg fra Vestfold.

Må vi være gravalvorlige for å være seriøs?

Kumbel sa en gang at "Den som kun tar spøg for spøg og alvor kun alvorligt, han har igrunnen fattet begge deler dårligt."

Med dette mener jeg å si at humor også er en del av tilværelsen, og at bruk av humor ikke betyr at en ikke er seriøs.

Dette gjelder også Vestfolder'n. Den er et faglig godt blad, men den er vel omtrent den eneste bedriftsavisen innen Vegvesenet som gå godt som aldri serverer en eneste vits eller munter historie. Ikke engang en kryssord, vitsetegning eller noe lettere hodebry er å finne i bladet. Kanskje redaktøren og redaksjonsrådet burde skue hen til andre bedriftsavisere i landet. Det kunne faktisk være noe å lære mht. bruk av humor og lettere stoff.

Humor er som sagt en del av livet, og jeg synes Vestfolder'n burde ha litt innslag av



dette - en lettere side med gode historier enten fra Vegvesenets drift eller annetsteds - fra, noen morsomme tegninger eller en kryssord. Om ikke annet kunne jo Vestfolder'n starte opp en vitsestafett igjen - det må da finnes mange gode historier fra f.eks. Hof og Andebu og for den del fra andre deler av landet.

Med smilende hilsen
Yngvar

Nye regler om reklame langs offentlig veg

Reklame som vegstyremaktene finner trafikkfarlig blir etter det nye lovforslaget forbudt og reklamebransjen sier seg enig. Det er ikke tale om totalforbud mot reklame langs offentlig veg.

Yngvar Pedersen

Reklame langs offentlige veger er både til nytte og til ulempe. Til nytte kan den være for den som ønsker å

reklamere for sin virksomhet og for vegfarende som kan få nyttig informasjon. Til ulempe vil reklame for eksempel kunne være for de vegfarende ved at den kan ta oppmerksomheten bort fra det vesentlige når en kjører, nemlig trafikken på vegen, og dette kan jo i verste fall være katastrofalt. Reklamen vil da kunne være direkte trafikkfarlig og ulykkeskapende.

Vi har derfor ikke bare skilt, men også figurer, ballonger som henger ved vegen, transparenter, vimpler, flagg, løsfotreklame m.v. Reklame

tolkes i vegloven slik at det ikke bare gjelder forretningsmessige forhold, men også tekster som "Hjelp Røde Kors", "Støtt Bellona" eller "Besøk fotomessen".

Dette med at reklamen er egnet til å tiltrekke seg trafikantenes oppmerksomhet har forsterket seg de senere årene, og ikke bare på de store vegene med stor trafikk. Type og karakter på reklamen har også endret seg. Det har blant annet vært økende bruk av store reklametavler (såkalte boards) som direkte retter seg mot trafikken på vegen, og spesielt på E 18 og andre

store trafikkårer. Når trafikken her også har økt, tilsier dette at reklamen må vurderes strengt. Blant annet har dette ført til en forskrift med forbud mot reklame hvor bildet skifter.

Denne utviklingen har ført til en ny vurdering av veglovens paragraf 33 som har endt i ot.prp. nr. 5 (1993-94).

Her foreslås det at det ikke uten løyve må plasseres reklameskilt eller liknende innretning ved offentlig veg eller slik at de er rettet mot vegtrafikken eller er synlig for de vegfarende. Bakgrunnen er som nevnt at slike skilt kan virke distraherende for de vegfarende, og på den måten være trafikkfarlige. Dagens lovtekst har ikke ordet distrahere med, men administrativ praksis og rettspraksis har tolket dette inn i loven, og den foreslåtte lovendringen lovfester forsåvidt den nåværende forståelse av lovregelen. Det nye i paragraf 33, 1. ledd er at det nå må søkes om løyve for å sette opp reklame langs offentlig veg eller som er rettet mot vegtrafikken eller som er synlig for de vegfarende. I den grad vegmyndighetene da finner at reklamen kan være trafikkfarlig vil søknad bli avslått. Men det er også klart at søknadspikten ikke innebærer et totalforbud mot reklame langs offentlig veg. Praksis vil måtte bli forskjellig alt etter om det dreier seg om hovedfartsårer som E 6 eller E 18 eller fylkesveger og tettbygd strøk i byer. Reklame som ikke anses som trafikkfarlig vil kunne bli akseptert alt etter hvilken veg den ønskes plassert ved. Men

ved de store hovedvegene må en regne med en svært streng praksis. Det er likevel et unntak for reklame for egen virksomhet på bygning. Her kan reklame plasseres på bygningen uten søknad, og i praksis etter gjeldende lov betyr dette på bygningens fasade, og ikke på tak. Dersom vegmyndigheten finner at et slikt reklameskilt er trafikkfarlig kan den etter lovforslaget påby den fjernet, eventuelt fjerne den selv på eier bekostning. Dette er samme innhold som dagens praksis og lovforståelse, men det er nå sagt i loven med klare ord.



I dag har vi en regel om søknadspikten innenfor 30 meter fra midte av offentlig veg og utenfor tettbygd strøk. Dette faller bort dersom det nye forslaget blir vedtatt. Begrunnelsen er blant annet at det er hensyn til trafikantene på vegen som teller og at dagens nyere reklameformer med store reklameavtaler som vises på atskillig lengre avstand gjør det nødvendig å fjerne 30-metersgrensen.

Løyve kan etter forslaget i

pakt med regler for reklameskilt i plan- og bygningsloven gis inntil videre eller for en begrenset tid. I dag er det ingen slik begrensning i loven. Begrunnelsen er hensynet til samsvar mellom forskjellige lover og at trafikk- og reklamesituasjonen er under stadig endring, slik at situasjonen kan tilsi at et godkjent skilt på et senere tidspunkt må fjernes av hensyn til trafiksikkerheten.

Som trafikkfarlig reklame regnes etter lovforslaget en innretning som kan tas for trafikksignal, vegskilt eller

av nåværende lov når det gjelder varierende skilt (som skifter budskap).

Ot.prp. forutsetter et nært samarbeid mellom forskjellige myndigheter som vegmyndighetene og plan- og bygningsmyndighetene, f.eks. mht. estetiske forhold, og miljømyndighetene. Og det forutsettes utarbeidet egne retningslinjer for praktiseringen av reklamereguleringene.

Det er i veglovens paragraf 36 en handhevsregel generelt for forskjellige forhold etter vegloven. Departementet ønsker innført en egen handhevsregel i 4. ledd i paragraf 33. Begrunnelsen er at det er spesielt behov for straks å kunne fjerne reklame som er trafikkfarlig. Vi har regler i forvaltningsloven om forhåndsvarsel og vedtak, med unntak for raskere behandling, men departementet har ansett det så viktig med en klar ordlyd i reklameparagrafen, at det har tatt med et eget ledd om straksfjerning. Etter denne bestemmelsen kan reklame som er trafikkfarlig fjernes enten den står på vegvesenets eiendomsområde eller på privat grunn.

Vegstyremakt for riks- og fylkesveg vil fortsatt være vegsjefen, mens kommunen vil bli vegstyremakt for kommunale veger.

Til slutt kan det være grunn til å påpeke at det som etter forslaget blir forbudt, er reklame som vegstyremaktene finner trafikkfarlig, en målsetting som reklamebransjen prinsipielt har sagt seg enig i. Det er således ikke tale om et totalforbud mot reklame mot offentlig veg.

Det kan settes forbud mot visse reklameformer. Dette er også gjort i medhold

Varekjøp må planlegges opp til ett år på forhånd

EØS-avtalen fører til at driftsplanleggingen må skjerpes vesentlig. Opp til ett år på forhånd må man ha oversikt over hvilke mengder innsatsvarer som skal kjøpes inn. Alle varekjøpsavtaler som overstiger 1,13 mill. kr skal ut på åpent anbud i EØS-området.

Erik Thomassen

EØS-avtalen mangler fortsatt et par underskrifter, men i løpet av desember regner man med at også disse vil være på plass slik at avtalen kan tre i kraft fra nyttår. - Jeg tror ikke de ansvarlige hos oss ennå har forstått hvor dramatiske endringer de nye innkjøpsreglene vil medføre, sier innkjøpskonsulent Tom Skarre, og legger til at det først og fremst er plan, anlegg og drift som vil merke at verden er forandret.

- Vi må i fremtiden ha oversikt over de større innkjøpene våre opp til ett år på forhånd fordi vi da skal innrapportere hvilke avtaler vi vil lyse ut i løpet av året, sier Tom Skarre. Det vil være slutt på den tiden da man kunne bygge uten ferdige byggeplaner. Nå må de være klare i god tid før



- EØS-avtalen vil kreve dramatiske forbedringer i planleggingen vår, sier innkjøpskonsulent Tom Skarre.

anleggsstart, og man må ha god oversikt over fremdriften på de ulike anleggene, sier Tom. Avtalene kan vi utforme slik at det finnes muligheter til fleksibilitet, men en rimelig oversikt må vi ha i god tid.

Åtte - ti kontrakter i året regner Tom Skarre med å inngå etter EØS-reglementet. Totalt vil ca. 30 % av varekjøpene våre inngå i gruppen med totalbeløp over 1,13 mill.kr. Dette vil være helt sentrale innsatsvarer som betongvarer, prefabrikerte betongelementer, plastrør, armeringsstål, EDB-utstyr, veglysmateriell og polystyren. - Det er heller ikke gjort unntak for varer som ferdigbetong og grus/pukk, selv om det neppe er mulig

å konkurrere på dette området med store avstander til leveringsstedet.

For entrepriser er terskelverdien 40 mill.kr, og dette betyr at det ikke blir særlig mange av våre entrepriser som må ut i hele EØS-området. - Én i året, anslår Tom det til.

Innkjøp og entrepriser som overstiger terskelverdiene skal offentliggjøres gjennom "EF-tidende" og i en egen database. Hovedregelen er åpen anbudsinnbydelse, mens vi idag i veldig stor grad praktiserer begrenset anbudsinnbydelse. - Hovedfundamentet i EØS-avtalen er ikke-diskriminering og likhetsprinsippet, sier Tom.

Regelverket vi får med EØS er ellers ikke nytt for innkjøperne. Vi har det allerede gjennom GATT. Den store forskjellen er at EØS inneholder et kontrolldirektiv som vi ikke har i GATT.

- Det hersker ingen tvil om at EF kommer til å kjøre striks kontroll på innkjøp, sier Tom, og legger til at det er mange eksempler på at brudd på regelverket påtales og synderen ilegges mulkt. Man kan heller ikke regne med å slippe unna ved å dele opp avtalene slik at de hver for seg ikke overstiger terskelverdiene.

- EØS gir oss utfordringer på mange plan, sier Tom Skarre. Bygge- og driftsplanleggingen er en side ved dette. - Vi må imidlertid også forbedre informasjonsflyten i organisasjonen dramatisk. Innkjøperen må være involvert i planene på et tidlig tidspunkt. - Det nytter ikke lenger å ringe når behovet oppstår, sier han.

Tom ser selv bare positivt på EØS-avtalen. - Vi får større konkurranse og lavere priser, og muligheter for nye løsninger og større kreativitet hos leverandørene. Og ikke minst: Vi må selv bli langt mer profesjonelle i planleggingen av våre innkjøp av innsatsvarer. - Totalt vil vi kunne tjene mye på EØS-avtalen, sier Tom Skarre, men den krever også mye av oss.

"Frontfiguren" på tidligere Lundskogen og Horten/Borre-anlegget går nå over i pensjonistenes rekker:

- Har opplevd seks E 18 - åpninger



Nils Mehammer har nå hatt sin siste arbeidsdag i Statens vegvesen Vestfold. - I løpet av de 30 årene har jeg fått med meg seks vegåpninger på E 18 og nå som en avslutning på mitt liv som arbeidstaker i Vegvesenet åpningen av Sydovervegen, sier Mehammer til Vestfolder'n.

Jorun Sætre Bringaker

- Det blir litt rart å slutte og jeg kommer helt sikkert til å savne kollegene på anleggsriggen i Horten, sier Nils Mehammer til Vestfolder'n.

I løpet av de 30 årene Mehammer har jobbet i Vegvesenet har det skjedd en enorm utvikling. - Jeg husker godt tidlig på 60-tallet da vi ble hentet hver mor-

- Jeg kommer til å savne anleggs-gjengen på Horten-Borre anlegget, sier Nils Mehammer som nå har hatt sin siste arbeidsdag i Statens vegvesen Vestfold.

gen av en lastebil med hus på lasteplanet, sier han og legger til at huset slett ikke var godt festet på planet og inne i huset satt mange mennesker, kaldt var det også. - De turene tenker jeg tilbake på med gru, sier Mehammer videre. - Det skjedde også uhell med disse husene, forteller han. En gang under en tur langs E 18 gikk tippet opp og huset gled av lastebilen og ble stående midt på vegen. Heldigvis kom ingen til skade den gangen og det var lite trafikk på vegen.

- Den gangen var det noe borteliggende, men det ble det mindre og mindre av, sier Nils. Det var ikke jeg så lenge med på. Folketransporten overtok mer og mer og vi ble kjørt overalt, f.eks til Hallevannet i syd og Mosseåsen. Huset bak på bilen ble bare lempet av på plassen om morgenen og montert på igjen om kvelden.

Nils Mehammer har i løpet av sin tid på anlegg i Vegvesenet vært med på seks vegåpninger på E 18 og en på RV 19, Sydoverveien. Anleggene på E 18 er Farriseidet, Haukerød, Holmestrandtunnelen, Fokserød, Sem og Stokke.

I 1960 begynte Nils som maskinfører på maskinsentralen og kjøring drev han på med i 17 år. Den gangen var ikke maskinene så førervennlige som de er i dag. Belteshovelen som han kjørte var helt åpen og om vinteren var det en ublid fornøyelse. Senere ble det hjullaster (satt da inne) i mange år. Men fikk dessverre store problemer med ryggen og måtte kutte ut maskinkjøringa. Så ble det en tid med kjøring i pukkverk kombinert med litt reparatørvirksomhet. I 1977 ble det anleggsoppfølging sammen med Linnestad. Siden har det blitt forskjellige anlegg med diverse oppfølging, rapporter, sentralbord osv.

- Det vil bli en stor overgang fra aktiv arbeidende til pensjonist, men jeg har både hus og hytte, sier Nils, jeg skal nok få tiden til å gå. Han benytter samtidig anledningen til å takke for gaver og blomster i forbindelse med pensjonistavslutningen. Da spesielt til anleggsriggen på Horten-Borre anlegget!

Bevisst IT-strategi - eller fortsatt anarki?



-Skal utviklingen av EDB-verktøyet skje planmessig eller ved hjelp av tilfeldig knappskyting, spør EDB-leder Arnfinn Bentzen.

- EDB-freakere koster Statens vegvesen millioner av kroner hvert år, sier EDB-leder Arnfinn Bentzen. Nå ber han om at Vegvesenet tar spørsmålet om utviklingen av vårt viktigste verktøy skal skje planmessig eller ved hjelp av tilfeldig knappskyting, på alvor.

Erik Thomassen

-Det er ingen tvil om at mye av den knappskytingen som har funnet sted har vært positiv, sier Arnfinn, men legger til at tidspunktet for å dempe

denne utviklingen nå for lengst er passert. Det er avdelingene som har mye av ansvaret for utviklingen av informasjonsteknologien (IT), og

driftsavdelingene har også økonomi til å gjøre som de vil. - Dette kan nok ha sine fordeler, sier Arnfinn, men det har også klare ulemper. F.eks. er det veldig vanskelig å få oversikt over hvor store de totale kostnadene i etaten er til EDB. Riksrevisjonen har overfor Vegdirektoratet etterlyst en slik oversikt, men har ikke fått den. Det nye regnskapssystemet vil muliggjøre dette.

- Like viktig er det at en desentralisert beslutningsmyndighet på IT-fronten gjør det vanskelig å foreta en standardisert utbygging av verktøyet, sier Arnfinn. Han peker på at manglende standardisering medfører kommunikasjonsproblemer, og at desto flere løsninger etaten velger på samme problem, desto mer spisskompetanse trenger man for å håndtere sektoren.

- Den manglende styringen gjør også at det blir overforbruk både på maskin- og programvare, fortsetter Arnfinn. Han peker på at det er eksempler på personer som sitter med opp til fire parallelle tekstbehandlingsprogrammer på egen pc. Alle innkjøpt for Statens midler. Han er også overbevist om at det antallet pc'er etaten har er alt for stort i forhold til behovet.

Et kjent eksempel på manglende samordning kan føre til er at etaten ble påført ekstrakostnader på 60.000 kr. fordi et kurs i regneark-programmet Excel ble kjørt i versjon 4.0, og ikke i 3.0 som brukerne i utgangspunktet hadde tilgang til.

- Overinvesteringer på pc'er ute på avdelingene rammer også EDB-seksjonen, sier Arnfinn Bentzen. Som en tommelfingerregel regner man at innkjøpet av pc'en bare utgjør 15 % av totalkostnaden. Det øvrige går til

En livsfrist 90-åring



Olaf Gustavsen har ikke glemt sine gamle kunster på trekkspillet. Her sammen med Annlaug Wold

Annlaug Wold

Olaf Gustavsen ble ansatt i Statens vegvesen Vestfold i 1931 og arbeidet bl.a. som bas på anlegg fram til 1959. Det var utrolig kalde vintre på den tida, ofte måtte de tine opp brødblinsen over et lite bål ute. De jobba med hakke og spade, først etter krigen kom det noe brukt materiell - biler og bulldozere.

Fra 1959 ble han overført til lageret på Ås, der han bygde opp et skikkelig kartotek. Dessuten hadde han utregning av akkordene for verksted og lager. Kjell Kval satt på samme kontor som Olaf, det var derfor ekstra stas å få besøk av han i tillegg til vegsjefen og undertegnede.

Gustavsen er en dyktig trekkspiller, og Lepperød ville oppfordre han til å spille for oss. Etter snitter, kaker og kaffe sier Lepperød: "Nå er det bare en ting som mangler." "Å, ja", sier Olaf, "vil dere ha en drink?". Vi valgte en musikalsk nytelse i stedet, og Olaf har ikke glemt sine gamle kunster.

Takk for et par uforglemmelige timer, og vel møtt til nye pensjonistturer og møter! Et ordspråk sier: "Glede i hjertet gir god helse, mismot tærer på marg og ben". Og Olaf har gleden i behold - vi ser fram til 100 årsdagen!

Det var en livsfrisk jublant som fikk besøk av vegsjefen på sin 90 årssdag 16. november. Olaf Gustavsen har fremdeles glimt i øyet og er fremdeles lett på foten. Han kjører bil - han tok sertifikat første gang i 1926. Da kjørte han en "trå-ford" som hans daværende arbeidsgiver eide.

driften av verktøyet. - Nå dreier nok ikke dette seg om 85 % hos oss, fordi det skjer mye drifting ute på avdelingene. Dette gjøres av folk som egentlig har andre oppgaver og er i følge Arnfinn en urasjonell og lite styrbar måte å jobbe på.

- I rettferdighetens navn må det også sies at fagavdelinger i Vegdirektoratet er med på å pushe på denne utviklingen, sier han. Det utvikles programvare eller tilpasninger uten tanke for om dette passer inn i det totale IT-miljøet i etaten. Resultatet blir kommunikasjonsproblemer og enda større vanskeligheter med å utvikle en enhetlig strategi.

- Men er det ikke ris til egen bak når du nå går inn for å skifte tekstbehandlingssystem fra Notis-WP til Word for Windows? Vegdirektoratet anbefaler jo Word Perfect!

- Jo, på sett og vis er det jo det, innrømmer Arnfinn, men peker også på at valget sto mellom å tilpasse seg Vegdirektoratet eller kravene til de mange som allerede nå sitter med pc-baserte tekstbehandlere på vegkontoret. Jeg føler vi er i en tvangssituasjon og må følge brukernes preferanser, særlig når dette også isolert sett er det beste verktøyet.

- Hva er det du ønsker deg for å få bedre styring på IT-området?

- Jeg ønsker meg rammer som er felles for alle. Området er i kontinuerlig sterk utvikling, og dette gjør at rammene våre må være vide og foranderlige og gi muligheter for tilpasninger. De rammene som finnes må vi imidlertid kunne kreve full lojalitet mot.

- Ønsker du større kontroll selv?

- Ja og nei. Jeg ønsker bedre muligheter for etaten til å utvikle IT-verktøyet som en strategisk ressurs, og dette forutsetter viktige valg må foretas sentralt. Men samtidig ønsker jeg minst like sterkt å få klarere, og kanskje snevrere rammer for det EDB-seksjonen skal stelle med enn i dag. Mange av programmene er sterkt knyttet til det faget de skal betjene, og det sier seg selv at vår generelle EDB-kompetanse ikke kan matche dette.

Arnfinn Bentzen mener at problemene han opplever på IT-området er generelle problemer for etaten. - Vi har en kultur for at man ikke nødvendigvis trenger å overholde regler og standarder, blant annet fordi det aldri, eller svært sjelden reageres på brudd på dem.

Ferske fjes: EDB utvider



Siste skudd på datastammen er Marianne Larsen Enstad fra Larvik. Med 10 år i databransjen bak seg tar hun fatt på Vegvesenets store EDB-utfordring, Krøsus.

Marianne er siste nye på EDB-seksjonen. Hun startet sin karriere i Vegvesenet 19. juli i år og har kommet godt inn i miljøet på administrasjonsavdelingen allerede og liker seg godt.

Jorun Sætre Bringaker

- Jeg føler at jeg har kommet inn i et godt miljø, sier vår nye medarbeider på EDB, Marianne Larsen Enstad. Hun ble godt motatt av sine medarbeidere da hun møtte opp for første gang. - Arnfinn Bentzen tok imot meg på en meget fin måte, sier hun videre og legger til at også de andre EDB-kollegene straks behandlet henne som en i teamet.

Marianne er 32 år og kom-

mer fra Larvik. Mannen jobber i Tønsberg kommune, så det er ikke noe problem med kjøring til og fra jobben. - Jeg kunne godt tenke meg å være med på ting både innen indrettslaget og sosialt, men føler da at den lange vegen hindrer det, legger hun til. Marianne har allerede greidd å komme inn i en festkomite, Vegas årsfest, og føler det som en grei måte å bli kjent med kollegaer i andre deler av etaten på.

I data-bransjen har hun vært i over 10 år. Hun startet med Norsk Data i Oslo der hun var i 7 år bl.a. som programutvikler, systemkonsulent og til slutt med intern markedsføring. Flyttet så tilbake til Larvik og fikk jobb i et firma som heter Bibliotek-Systemer A/Sog var der i ca. 3 år før hun begynte i Statens vegvesen Vestfold. Imellomtiden har hun fått lille Hans Marius, som nå er 1 1/2 år gammel.

- Hvorfor Statens vegvesen?, spurte vi. - Det var helt tilfeldig, sier Marianne, jeg var hjemmевærende akkurat da og jobben virket ok i utlysingen, det ble bare slik. - Jeg må innrømme at jeg vet veldig lite om Vegvesenet, sier hun, men regner nå med å lære etaten

mer å kjenne.

Vi bør vel også fortelle om hva hun skal gjøre. Hun har et to-års engasjement der hun hovedsaklig skal drive med Krøsus. I tillegg er hun driftsansvarlig hver fjerde uke. Driver litt med opplæring og holder for tiden på med å lage driftsverktøy.

- Utenom jobb og familie får jeg ikke tid til så mye annet, sier Marianne. Tidligere har hun vært aktiv innen idrett og drevet med håndball og fotball. Tatt tegnekurs og drevet med akvareller, keramikk osv.

Ferske fjer:

Høyjord-bonde ny formann i smia

Vår nye formann på "smia", Sigurd Valmestadrød begynner nå å bli varm i trøya etter fire måneder på Ås vegsentral. - Nå først føler jeg, etter å ha satt meg inn i en del ting, at jeg kjenner verkstedet, sier Sigurd til Vestfolder'n.



Tradisjonen tro, ny bonde i utedrifta i Statens vegvesen Vestfold. Sigurd Valmestadrød fra Høyjord begynte i sin stilling som formann på "smia" på Ås vegsentral 2. august.

Jorun Sætre Bringaker

Formannsstillingen etter Sverre Sjøe i "smia" på Ås vegsentral er nå besatt. Sigurd Valmestadrød fra Høyjord er ansatt og begynner nå å bli litt varm i trøya etter å ha vært der i fire måneder. 2. august begynte han etter å ha gått arbeidsledig i ni måneder.

Sigurd er 36 år, gift og har to små jenter. Han har overtatt hjemgården

på Valmestadrød i Høyjord og er bonde på si. Det er stort sett korn han har, det blir ikke tid til noe annet med full jobb og små barn som krever mye av hans tid.

Læretiden gikk han på Kaldnes i 70-åra og likte seg veldig godt i det spesielle miljøet som var der den gangen. Det var skipsbygging som var hans fagutdannelse. Etter tida på Kaldnes jobbet han i Sveisemekanikk A/S i Stokke i ca. sju år. Han har også i mellomtiden vært innom bl.a. Lauritsen Gjerdefabrikk. Før han begynte i Statens vegvesen var han hjemmeverende med liten datter og drev gården og gikk på skole om kvelden. - Det var en fin tid, sier Sigurd, som godt kunne tenke seg en kombinasjon med gårdsdrift og omsorg for barna. Men det er ikke så lett å få det til, sier han videre.

- Det har selvfølgelig vært en del nye ting å sette seg inn i, sier Valmestadrød. Det er nok noe annerledes å jobbe i det private, sier han videre. Tidligere arbeidsgivere har vært produksjonsbedrifter med topp utstyr for en produksjon. På verkstedet på Ås mangler vi noe utstyr til en slik fullverdig produksjon, sier Valmestadrød. Men til den jobben vi er forventet å gjøre er utstyr og redskap brukbart nok.

- Jeg fikk en god mottakelse da jeg begynte, men jeg har ikke blitt noe særlig kjent med etaten utenom de som tilhører maskinsentralen, sier han videre og legger til at han liker seg meget godt og at det er et meget godt miljø i verkstedet. Han fungerer også som formann på verkstedet når Kristian Pedersen er borte.

Loi og rett 1: Entreprisesaker og retting av anbud

Rettsak mot Statens vegvesen Hordaland viser at en under anbudsbehandling ikke uten videre skal rette anbud uten å ha undersøkt forholdene først, altså la anbyder forklare "feilen" dersom avviket fra det "normale" er stort.

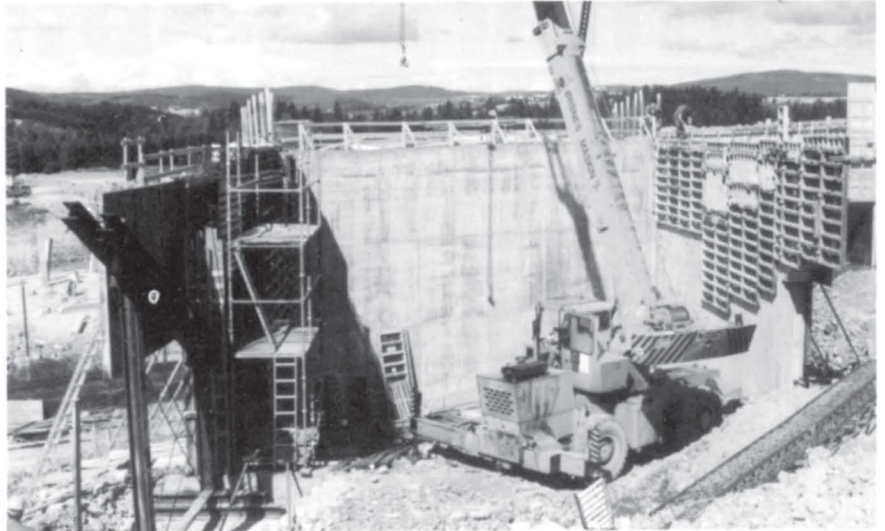
Yngvar Pedersen

I forbindelse med bygging av innfartsveg til Bergen ble det innhentet anbud i forbindelse med "sprengningsarbeider, masseflytting og etablering av anleggsveg og midlertidig vegtrase".

I forbindelse med arbeidet skulle det også monteres et såkalt "Svalbardrør" - hvor anleggstrafikken skulle gå under veg med trafikk. Røret var sammenmontert av stålprofiler og var etter montering 27 meter langt, hadde fri høyde på 6 meter og veide 45 tonn.

Et firma hadde innlevert anbud og var lavest ved anbudsåpningen. Firmaet ringte til vegkontoret og fikk vite at anbudet var lavest, men at det gjensto kontrollregning og behandling i anbudsnevnda. Firmaet hadde kontrollregnet anbudet sitt og visste at det ikke var regnefeil ved det. Firmaet gikk ut fra at de ville få kontrakten og foretok seg disposisjoner ut fra dette.

Kontrakten gikk til et annet firma, og grunnen til dette var at vegkontoret hadde rettet anbudet til firma A for den delen som gjaldt røret. Firmaet hadde oppgitt kr 35.000,- for montering, plassering og påfylling/komprimering av masse under og rundt røret. Dette lå så langt under de andre anbyderne at vegkontoret mente det her var en åpenbar feil som kunne



rettes. Det ble beregnet et gjennomsnitt av samtlige anbud med unntak av høyeste og laveste. Dette snittet var på kr 131.811,- og anbudet for firma A ble økt fra 35.000,- til kr 134.811,- med tilsvarende økning i sluttsum. Dermed kom firmaet på tredje plass.

Firmaet gikk til sak mot staten v/ Samferdselsdepartementet.

Etter NS 3400 punkt 13.2 er det etter anbudsfristens utløp ikke tillatt å gjøre endringer i innlevert anbud. Unntatt er åpenbare feil som byggherren blir oppmerksom på.

Firmaet mente at det ikke var noen feil ved anbudet mht. prisen for røret. Det var tenkt gjort ved dugnadsinnsats av det lokale idrettslaget og ville gått greit og maskiner som tilhørte firmaet.

Etter NS 3400 punkt 13.3 er det ikke tillatt å føre forhandlinger om vilkårene i anbudene eller om endringer i utførelsen av arbeidet. Byggherren kan likevel innhente opplysninger hos anbyderne for å få avklart tvil i anbud, såfremt uklarhetene er så vesentlige at anbudene skal avvises i

Retten slo fast at bare summerings- og desimalfeil (o.l.) gir grunnlag for retting i anbud fra byggherrens side.

henhold til punkt 12. Anbyder har dog ikke adgang til å endre pris, leveringstid eller andre forutsetninger som har betydning for konkurranseforholdet.

I kontraheringsforskriftene paragraf 8,4. ledd sies det at dersom et anbud eller tilbud har så lav pris at den står i åpenbart misforhold til det som skal leveres, og anbyderen/tilbyderen ikke kan oppgi fyllestgjørende grunner for dette, kan administrasjonen forkaste anbudet/tilbudet.

Firmaet hevdet i retten at dersom en skal tillate slik retting som her ble foretatt, vil det frata entreprenørene ansvaret for anbudene. Det ville føre til press fra entreprenører som i ettertid vil ha anbud rettet fordi det påstås å være åpenbare feil.

Vegvesenet mente det hadde rett og plikt til å rette anbudet. Praksis ved vegkontoret var at en aldri tok kontakt med entreprenør før retting.

Rettens mening var følgende:

Hovedspørsmålet i saken var adgang til retting - om en underpost på kr 30.000,- der andre hadde ført opp kr

Lox og rett II:

Endringer i vegtrafikklovgivningen

1. Kjøre- og hviletid

Samferdselsdepartementet har 28. september 1993 fastsatt nye forskrifter om kjøre- og hviletid ved innenlandsk transport og transport innen EØS-området.

Forskriften er tatt inn i Norsk Lovtidende, avd. I, nr. 16/93.

Spesielt mht. denne er at 3 rådsforordninger innen EØS-området er tatt inn som en del av forskriften, og en må ha disse forordninger for å kunne ha den fulle oversikt over regelverket. Jeg antar Vegdirektoratet kommer med nærmere informasjon.

Forskriften trer i kraft fra det tidspunkt EØS-avtalen trer i kraft for Norge, og fra samme tidspunkt oppheves den gamle forskriften av 17. desember 1971 nr. 9349 om kjøre- og hviletid for fører av lastebil, kombinert bil og vogntog.

2. Forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr

Ved kgl. resolusjon av 1. oktober 1993 er det fastsatt ny forskrift om dette. Forskriften er inntatt i Norsk Lovtidende 16/93.

Ved parkering utover betalt tid kan kommunale tjenestemenn ilegge tilleggsavgift. Denne er på kr 300,-.

Ved feilparkering ellers kan politiet ilegge gebyr på kr 500,-. Etter søknad fra en kommune kan dessuten Vegdirektoratet tildele kommunen myndighet til å ilegge gebyr.

Forskriften trer i kraft 1. januar 1994. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift av 16. mars 1973 om gebyr for visse parkeringsovertredelser, forskrift av 22. oktober 1986 om parkeringsgebyrets størrelse, forskrift av 28. mars 1967 om avgiftsparkering, samt lokale forskrifter om avgiftsparkering i Oslo, Stavanger, Drammen og Harstad.

De som er interessert i kopier av forskriftene kan kontakte med.

150.000,- kunne være en åpenbar feil som kan rettes.

Retten fant det ikke naturlig at et slikt avvik var en "åpenbar" feil etter NS 3400 punkt 13.2. Det virker mer naturlig at en her har tenkt på summerings- eller desimalfeil, samt der det er brukt feil utregningsgrunnlag, f.eks. 40 meter grøft istedenfor 240 meter.

I "åpenbar" lå det etter rettens syn både at en ser at noe er "feil" og dessuten forstår hva det egentlig skulle ha stått. Dette er tilfelle med summerings- og desimalfeil. Der det bare er oppgitt en svært lav sum, mente retten at dette kunne være en uklarhet eller tvil, som gjør at byggherren kan kontakte anbyder, jfr. NS 3400 punkt 13.3. Retten viser også til generelle kontraktsvilkår for Forsva-

retsbygningstjeneste, hvor det i punkt 2.3 heter: "De rettelser av åpenbare feil ved et anbud som er forskrevet i NS 3400 pkt. 13.2, gjelder bare åpenbare skrivefeil eller regnefeil som FBT blir oppmerksom på. Retten vurderte ordlyden som en presering av NS 3400 pkt. 3.2, og rettener av samme oppfatning av hva som er åpenbar.

Når Hordaland vegkontor foretok retting uten forutgående klargjøring, må de også ta ansvaret for om forutsetningen for rettingen var riktig.

Firmaet forklarte i retten hvordan det hadde tenkt å gjennomføre monteringen. En kunne klart spekulere i om firmaet ville lykkes med det, men en kan i utgangspunktet ikke avvise det. Dette gjorde vegkontoret ved sin retting, og det før de visste om firmaets forslag til løsning.

Ansvaret blir dessuten ekstra stort når retting medfører at en annen får anbudet. I slike tilfeller er det ekstra grunn til aktsomhet.

Flere spørsmål ble drøftet i dommen, men det prinsipielt viktigste punktet var spørsmålet om retting.

Vegkontoret ble dømt til å betale kr 98.000,- i erstatning samt saksomkostninger med kr 58.870,-.

LÆRDOMMEN av dommen er tolkingen av NS 3400 punkt 13.2 - at en ikke uten videre skal rette anbud uten å ha undersøkt forholdet - dvs. latt anbyder gi en forklaring på "feilen" dersom avviket fra det "normale" er stort og en ikke kan se av anbudet hva som skulle ha stått der.

Samarbeide over fylkesgrensene



Samarbeid over fylkesgrensen om registrering av verneverdige veger og vegfar. Kontaktpersonene fra Telemark og Vestfold, Birger Aase og Mary Kristensen her ved fylkesgrensesteinen.

Verneverdige veger, vegfar og fergekai-er fra før ca. 1900 skal nå registreres. Dette skal skje i samarbeid med Norsk Vegmuseum. Telemark og Vestfold vil samarbeide da noen av de gamle vegene går på tvers av fylkesgrensene.

Mary Kristensen

I forbindelse med at Norsk Vegmuseum setter i gang registrering av verneverdige veger og veganlegg, skal kontaktpersonene i fylkene være nøkkelpersoner i dette arbeidet. Dette blir et omfattende prosjekt, og den oppsatte tidsplanen strekker seg over to år.

Prosjektets mål er å få en oversikt over veger og vegfar, bruer, fergekaier og andre kulturminner tilknyttet vegnettet i Norge, som ansees verneverdige, samt dagens standard og bruk. Registreringen skal danne grunnlag for en prioritering av midler til restaurering og vern. Den skal også kunne brukes av offentlige forvaltningsorganer på statlig, fylkeskommunale og kommunalt nivå f.eks. slik at disse kulturminnene kan innlemmes i kommuneplanene.

Begrensning kan vel være et vanskelig spørsmål, men i

første rekke tas det sikte på å få registrert hovedvegnettet - offentlige veger - bygget før ca. 1900.

Norsk Vegmuseum råder kontaktpersonene til å ta kontakt med andre medarbeidere i etaten, f.eks. vegmestere, samt kulturetatene i fylke og kommune. I tillegg til dette kan det også være nyttig å ta kontakt med lokale historielag.

Telemark og Vestfold har allerede begynt å forberede dette arbeidet, og vi har funnet ut at det er fordelaktig å samarbeide - da det er mange gamle vegfar som krysser fylkesgrensene. Vi har innledningsvis arrangert et møte med noen representanter fra aktuelle historielag og et par ivrige lokalhistorikere, hvilket var en positiv opplevelse. Det viste seg å være stor interesse for å hjelpe oss med en slik oppgave.

Julehilsen til pensjonistene

En velsignet julehøytid og et riktig godt nytt år ønskes dere alle. Takk for god kontakt og hygge i året som ebber ut.
Hilsen Anlaug Wold

HMS

**Småting kan
trøste oss fordi
det ofte er små-
ting som plager
oss.**

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, personsøker 96 62 95 12 eller sende pr. post.

Arbeidsvarsling



Det hender at jeg er ute og kjører etter arbeidstidens slutt. En ting jeg har merket meg er at skilt nr. 110 (Vegarbeidere) alt for ofte står oppe når det ikke foregår vegarbeid.

Håndbok 051 "Arbeidsvarsling" sier om dette skiltet:

"Hvis arbeidet stanses for lengre tid enn spise-pauser, skal skiltet fjernes eller tildekkes."

Fjernes betyr fysisk fjerning av skiltet. Å snu dette vekk slik at det ikke kan sees når man kommer kjørende er ikke godt nok! Det er alt for mange skilt som er halvvegs vridd vekk slik at det fortsatt er synlig. Om dette skyldes at man ikke orket å vri det mer etter en anstrengende dag, eller om det er uvedkommende som har gjort noe - det vet jeg ikke. Ta med deg en skiftenøkkel eller fastnøkkel og skru det ned - manglende respekt for skiltet fordi det står oppe til alle døgnets tider har med din sikkerhet å gjøre.

På skiltvogner som står oppe utenom arbeidstid har jeg til gode å se at dette skiltet er tildekket. Lepperød spanderer et dertil egnet målsydd trekk som kan benyttes til formålet. Samtidig kan folk stole på at arbeid er igang når skiltet står oppe.

Når det gjelder private eller innleide entreprenører som ikke arbeider sammen med våre folk, er det også mangelfull fjerning av skiltet utenom arbeidstiden. Her har oppsynet en oppgave som de må ta mer alvorlig.

Det skjer i desember

Administrasjonsavdelingen:

Wenche Johansen er fra 1. november 1993 gitt fullmakt til å utføre kasse-ettersyn, kassetelling og materiell-ettersyn sammen med Torun S. Borgersen.

Biltilsynet:

Biltilsynssjefen inviterer alle sine medarbeidere på middag - som takk for enestående vilje til å "stå på" i dette hektiske året. Stasjonene puster nå ut etter alle Vegdirektoratets ekstraoppgaver i år: forsikringsbrev, oblatordning, endring i minibussførerprøve, årsavgift, stempelordning, telleravlesning.

Anleggsavdelingen:

FV 163 Korserød-Tjølling krk. X RV 303: Grøftarbeider P 2000-4600. Trauing/underbygging i ny vegtrase. Oppbygging av forsterkningslag i ny vegtrase. Utføres av Arne Olav Lund A/S. RV 32, g/s-veg Hof sentrum - Sundbyfoss: Entreprenørarbeider startet opp 17. november, hovedentreprenør Thor Wike & Co A/S, Hof. Matjordavtak, grøfter og fyllingsarbeider fra Hof Autosenter og sørover foregår i desember.

Vi ønsker alle våre lesere en riktig god jul og et godt nytt år.

Jorun og Erik

Gratulerer

- november/desember

50 år

Laila Skretteberg, 23.12

60 år

Audun Nordbotten, 18.11

70 år

Willy Bøhler, 7.11

Rolf Kongsten, 11.11

Ernst Thunberg, 25.11

Kristen M. Kristensen, 31.12

75 år

Robert G. Blørstad, 20.12

80 år

Thorbjørn Eilers, 4.11

Håkon Dalen, 1.12

90 år

Olaf Gustavsen, 16.11

25 års-jubilanter

Wenche Andersen, vegkontoret

Oddvar Bakken, Ås vegstasjon

Arne Skjelland, maskinavdelingen

Håvald Thingelstad, vegkontoret

Karl Høiland, vegkontoret

Tor-Odd Ringseth, Verningen vegstasjon

Odd Eriksen, Verningen vegstasjon

Velkommen

Jan Erik Larsen, avd.ing planavdelingen

Opphør av tjeneste

Per O. Laukli, avd.ing. planavdelingen

Alderspensjon

Nils Mehammer

Ivar Antonsen