

Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 5, 21. årgang, 6. september 1994

"Køfri-bilister" gir bedre flyt på E 18



Finn Erling Berg foran en av antennene som er montert langs E18.

Kan vi noengang få bukt med køene på E18? Etter å ha innført "køfri-systemet" ser det ut til at Statens Vegvesen har kommet et skritt videre. - Systemet vi har tatt i bruk kan aldri fjerne bilene fra vegen, men kan hjelpe oss med avviklingen av trafikken på E18. En av omkjøringene er blitt overflødig i følge det nye systemet, men en køfri E18 kan vi foreløpig ikke love, sier avd.ing. Finn Erling Berg.

Side 16 - 17



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/09



Er bilistene bevisst nok sin egen hastighet?

side 6



Statens Vegvesen vil spare penger på å bruke gammel asfalt om igjen.

side14-15

Neste nummer
15. Oktober

REDAKTØREN MENER:

Likestillingsutvalg

"Likestillingsstrategi i Statens vegvesen 1994-1997" er det en rapport som heter. Den kom ut i sommer og det har vært et ganske stillearbeidende likestillingsutvalg i Vegvesenet som har utgitt denne rapporten. I hvert fall har ikke jeg hørt så mye om dette arbeidet her på vårt vegkontor. Men et konkret resultat av arbeidet i gruppen foreligger nå. Jeg gleder meg til å ta fatt på rapporten...

Likestilling i Vegvesenet?

Statens vegvesen kommer utrolig dårlig ut når vi snakker om likestilling. Vi kan rett og slett ikke skryte av å ha gjort noe som helst i den sammenheng. Selv om vi de siste 4-5 årene har vært mer bevisste på "problemet" og på papiret har blitt enige om systematisk satsing på ulike likestillingstiltak, har vi langt fram, synes jeg. Hvis vi sammenligner oss med andre statlige etater viser det seg at jumboplassen er ganske nær.

Hvor finner vi så kvinnene?

I dag har vi mye mer enn dobbelt så mange kvinner enn menn innen kontorsektoren, mens det på teknisk sektor bare er hver 10. ansatt som er kvinne. Det er enda ikke ansatt kvinnelig vegsjef eller biltilsynssjef. Hvis vi ser på vegmesterstanden, så er det heller ingen kvinnelig vegmester. I den mannsdominerte vegarbeidsdriften viser det seg at det er mer enn 50 menn pr. kvinnelig ansatt. Altså finner vi kvinnene stort sett i de desidert lavest lønnede stillingene og det er innen kontordriften. Kvinner ligger ennå langt etter mannfolka når det

Kvinner i Vegvesenet

gjelder prosentvis fordeling av lederstillingene. Men nå når de fleste lederne skal skiftes ut (Det nye Vegvesent), har topplederne en jobb å gjøre, nemlig påvirke ansettelsesprosessen slik at det blir tatt hensyn til den lave andelen kvinnelige ledere/ansatte i hvert fylke. For ifølge rapporten har kvinnene store muligheter til å komme på banen i de neste 15 årene!

Likestilling - ledelsens problem

I rapporten kan vi lese Vegdirektør Olaf Søftelands følgende uttalelse: "Halvparten av våre brukarar er kvinner, og vi veit at kvinner og menn har ulike syn og prioriteringer i samferdselsspørsmål. Eg ser det difor som ein føresetnad for at Statens vegvesen skal lukkast også i framtida at langt fleire kvinner er med når premissane blir lagde og vedtaka skal gjerast." Men hvordan skal vi ansatte greie å komme fram til de mål om likestilling som så fint likestillingsutvalget har kommet fram til når dette ikke blir godt nok kjent blant oss ansatte? Jeg har en følelse av at dette stopper hos toppledelsen. De må bli mer villige til å gi oss og utenverdenen forståelse av at Statens vegvesen også er en arbeidsplass for kvinner.

Kvinner og menn forskjellige

Det hadde vært "sunt" å få mer kvinner med i samferdselsproblematikken og beslutningsprosessen i Statens vegvesen fordi kvinner tenker annerledes enn menn når det gjelder trafikk og miljø. Her tror jeg at menn tenker mer fag og tekniske løsninger mens vi kvinner tenker mer miljø og sikkerhet.

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Postboks 2004, 3103 Tønsberg, tlf. 33 37 17 04/09

Redaktør: Jorun Sætre

Journalist: Trond Holmstad

Redaksjonsrådet:

Irene Enerud,

Jenny Hagen,

Karl Høiland,

Per Arne Nilsen,

Kristin Sande

Trykk: Horten Print-Shop, Opplag: 750

Vegvesenet pynter opp i Tønsberg



- Alt ligger nå godt til rette for syklistene og båtfolket i Ollebukta, sier Per Dag Nordkvelle (bak-erst) og Sjur Solheim fra Strandmann & Jørstad

Brygga i Tønsberg har blitt byens største turistattraksjon de siste par årene. Med en oppgradering av strekningen langs vannet mot Kanalbrua med gang-/sykkelveg og parkeringsplasser gjør Vegvesenet Tønsberg til en enda mer trivelig by for sykkel- og båtfolket.

Jorun Sætre

Sommerbyen Tønsberg

- Vi føler at vi jobber midt i sentrum av sommer-Tønsberg i disse dager, sier Per Dag Nordkvelle fra anleggsavdelingen til Vestfolder'n. Det er stor trafikk i Ollebukta der folk fra anleggsavdelingen og firmaet Strand-

mann & Jørstad har jobbet for fullt. I følge Per Dag har de hatt god kontakt med forbipasserende og det har sjelden vært noen negative kommentarer til anleggsvirksomhet midt i trengselen av travle båtfolk og syklistene.

Pynter opp Tønsberg by

Det har til i dag vært ganske "rotete" langs bryggene på denne siden. Syklende og gående har måttet gå mellom parkerte båter i opplag og biler. Nå blir dette ordnet og blir en fortsettelse av det trivelige bryggemiljøet som byen allerede har blitt kjent for. Utbedringene i Ollebukta er et ledd i utbyggingen av sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy.

Gangveg mot vannet

- I følge planene blir det lagt 2,5 m bred sykkelsti med en 2,5 m bred gangveg i treverk på delen ytterst mot vannet, forteller anleggsleder Olav Lervik til Vestfolder'n. Sykkelstien blir lagt i rød asfalt. Mellom gang- og sykkelstien skal det beplantes og mot Nedre Langgt. har vi laget pakreringsplasser. Disse plassene skal være opplagsplasser for båter om vinteren og parkeringsplasser for biler om sommeren. Båtforeningens vakthytte blir liggende midt i den nye sykkelvegen. Vegvesenet har tatt på seg jobben å bygge fundament og ny hytte. Det skal peles ute i vannet utenfor gangvegen der vakthytta skal plasseres.

Pynten koster

Ifølge Olav Lervik vil arbeidet med oppjusteringen av Ollebukta kostnadsmessig beløpe seg til 4,5 - 5,0 mill. kr. Vi regner med å avslutte anlegget medio oktober.

Videre planer

Prosjektene i sykkelbyplanene står i kø. Det som vi skal starte opp i år er krysset Slagenveien/Stoltenberggaten videre ned til Jernbanegaten. Det skal også bygges gang- og sykkelveg på østsiden av Stoltenberggate til inngangen til Farmandstredet.

LEDELSENS SPALTE:

Utdannelse - en livslang prosess

Per Vaadal:

Vegvesenet tilpasser seg samfunnet

For å følge med i samfunnsutviklingen må nå også Vegvesenet inn i en omfattende forandingsprosess. Jeg tenker på Det nye Vegvesenet. Dagens samfunn krever mye av oss, en utvikling skjer som vi alle blir endel av, enten vi vil eller ikke. Selv om en forandring er å gå inn i noe nytt og delvis ukjent, må vi også innse at vi lærer mye nytt og utvikler oss både som organisasjon og som enkeltpersoner.

"Livet er forandring. Det folk som lever er et folk på vandring."

Utvikling gir kompetanseøkning

Det er ikke bare Det nye Vegvesenet men også utviklingen i samfunns- og arbeidslivet generelt som krever mer av oss nå bl.a. ny og oppdatert kompetanse, kanskje også noe mer variert kompetanse. Vi får medarbeidere med et videre kompetanseområde som igjen gir oss mer fleksibel bruk av våre ansatte. Fleksibilitet er viktig og gir muligheter til å bruke medarbeidere der hvor oppgavene er til enhver tid. Utviklingen går i retning av en "alt-i-ett-medarbeider". Dette er en betegnelse som avisen Arbeidervern benytter i beskrivelsen av utviklingen i privat og offentlig arbeidsliv.

Utdanning - en livslang prosess

Fremtidens arbeidssituasjon er en livslang utdanningsprosess. Denne situasjonen finner vi mange steder i vår organisasjon også. Det er for lengst slutt på de tider da man gikk rett ut fra folkeskolen til en sikker jobb for all fremtid. Etterutdanning og kompetanse-heving er

blitt en nødvendighet både i offentlig og privat virksomhet hvor det kreves en kontinuerlig omstilling.

Vegvesenets folk etterutdanner seg

Kompetanseutviklingen her hos oss har pågått gjennom flere år allerede. Vi har lagt det godt til rette for at flere av våre medarbeidere har kunnet ta etterutdanning. Og mange har sett nødvendigheten av og hatt anledning til å ta tilleggsutdanning og ikke minst hatt vilje til å gå på større utfordringer. Det synes jeg er flott.

Administrasjonsavdelingen har bl.a. fått styrket sin økonomikompetanse. På EDB-området har mange utviklet sin kompetanse gjennom eksterne og interne tilbud. Ingeniørene har benyttet tilbudene fra NTH og tatt kurser for å kunne følge med i utviklingen på den tekniske siden. Videre har mange i utedriften tatt fagbrev i bygg- og anleggsfaget. Anleggslederskolen har gitt et tilbud til tilleggsutdanning for våre anleggsledere/oppsyn i utedriften. Dette er investeringer som Det nye Vegvesenet vil høste av.

Mer økonomi- og administrasjon

Teknisk fagkompetanse danner grunnpilaren i den virksomhet vi utøver. Det nye Vegvesenet vil imidlertid kreve styrket kompetanse på flere områder f.eks. økonomi, samfunnskunnskap/-planlegging, administrasjon, styring, ledelse og ikke minst samhandling med andre mennesker. Det nye Vegvesenet må prioritere kompetanseutvikling høyt og legge forholdene godt til rette slik at ansatte både vil og kan sikre Vegvesenets og egen fremtid.

Etterlengt et fortau bygges



Etterlengt et 340 m langt fortau på Hvitsten i Holmestrand blir lagt i egen regi. F.v. Henning Nilsson, Arne Rekstad, Viktor Solberg, og Jan Eriksen.

Etter at det i vinter ble skrevet i avisene om at beboerne langs riksveg 315 på Hvitsten ønsket fortau, er Statens vegvesen Vestfold nå igang med å imøtekomme dette. Ifølge oppsynsmann Viktor Solberg i område tre blir arbeidet på den ca. 340 m lange strekningen gjort av Vegvesenets egne folk.

Jorun Sætre

Endelig - er ordet beboerne på Hvitsten vil bruke i denne forbindelse. Det har i lengre tid vært ønske om fortau langs riksveg 315 på Hvittentoppen. I vinter ble det i lokalavisen skrevet endel om barnas framkommelighet langs vegen med store snømengder. - Vi freset bort endel av snøen i vinterslik at

folk kunne ferdes langs vegen, sier oppsynsmann Viktor Solberg til Vestfolder'n.

- Grunneierne langs vegen har vært meget positive, sier han videre og legger til at anlegget er enkelt uten de store planene og hvis vi ikke hadde kommet så raskt fram til minnelige avtaler med

beboerne, hadde det tatt mye lenger tid å komme igang med anlegget. Fjerning av trær er nå igang og det blir utført av folk fra driftsavdelingen i område en. Arbeidet vil ta ca. en måneds tid. - En gardin har åpnet seg for oss er kommentarer vi har mottatt av noen av beboerne da de fikk kveldssola tilbake,

sier Reidar Jørgensen på vegkontoret.

Prislappen på denne fortausbitten er ca. 400.000 kr og ca. 60.000 kr i grunnerstatninger.

I tillegg til å bygge det tre meter brede fortauet er det lagt ned tre sluk, tre overvannskummer og 200 mlukkede grøfter. Fortauet blir lagt 1,5 m høyere enn vegbanen med kantstein og 40 m Trønderblokker. Masser som blir brukt er fra fjellrenskan i Holmestrandfjellet tidligere i sommer.

Bilistene mer bevisst egen hastighet



-Hensikten med en slik radar er at bilistene skal bli mer bevisst sin egen hastighet, sier f.v. Rune Lundquist. Roald Karlsen (t.h.) fra maskinavdelingen har stått for monteringen av radaren.

I en periode i sommer har bilistene kunnet sjekke hvor fort de kjørte på E 18. - Radaren er den første i Norge og hensikten er å gjøre bilistene mer bevisste på hvilken hastighet de kjører i og på den måten kunne gjøre trafikkavviklingen enklere, sier avd. ing. Rune Lundquist til Vestfolder'n.

Jorun Sætre

Pilotprosjekt

- Radaren er et pilotprosjekt og et samarbeid med Vegdirektoratet, sier Rune Lundquist. Den var plassert nord for Kopstadkrysset på E 18 i 14 dager før den ble flyttet til riksveg 19. Når prøvetiden er omme skal TØI analysere den informasjonen som er kommet fram og av det resultatet skal det avgjøres om utstyret skal tas permanent i bruk.

Mer bevisst valg av hastighet

Hensikten med prosjektet er å fokusere på valg av hastighet. - Mange bilister bør bli mer bevisste og tenke mer på hvor fort de kjører, det er mange ganger tilfeldig hvilken hastighet vi velger, mener Rune. På et display på radaren kan bilistene se sin egen hastighet, men hvem som kjører blir ikke registrert noen steder. Dette er nemlig ingen overvåkning, legger han til.

Ingen vil derfor bli bøtelagt for å ha kjørt for fort.

Få med høy hastighet

Den tiden Vestfolder'n var til stede var det få som holdt høyere hastighet enn tillatte 80 km/t på strekningen. - Vegdirektoratet forlangte at det skulle settes opp skilt med informasjon om fartskontrollen 500 m før radaren, forklarer Rune og legger til at dette nok var grunnen til den lave hastigheten forbi stedet. Det kunne registreres en viss nedbremsing fram mot stedet hvor radaren var plassert.

Også testet i Sverige og Danmark

Våre naboland har også prøvd ut slikt utstyr med forskjellige påskrifter, f.eks. "Du kjører nå i ... km/t.

Gartner'n på Ås

Vestfolder'n traff Roar Larsen på en av rasteplassene på Ramsum. Denne augustdagen var passe varm, med et stadig sig av biler som kom og drog. Til tross for E18's bråkete nærvær får man et snev av velvære når man setter seg ned på en av de utallige sitte-gruppene oppe i skaukanten. Her har Roar en del av sitt virke.

Trond Holmstad

Mer og mer planter

- Det blir det mer og mer planter og trær langs vegene våre. Mer og mer blir plantet for at det skal bli penere omkring oss, sier Roar og ser seg om. Men planter og busker holder seg ikke pene helt av seg selv. Derfor jobber Roar Larsen ved vegstasjonen på Ås. Han er utdannet anleggsgartner og steller godt med både gress og stein.

Vegvesenet overtar

På Ramsum har Vegvesenet nettopp tatt over beplantningen fra et privat gartnerfirma. De har anlagt hele området og drevet det i den avtalte innkjøringsperioden. Roar mener at det ser veldig bra ut. Det er derimot ikke alle plassene vi kan overta sånn uten videre. De som leverer beplantningen på våre anlegg gir oss en garanti for at det skal være i orden når vi overtar. - Vi har eksempler på steder hvor vi ikke vil overta fordi det ser for ille ut, forteller Roar.

Vedlikehold

Det er vel ikke bare vegene som trenger vedlikehold? - Også miljøet omkring trenger vedlikehold, forklarer Roar. Litt av kunsten med slike anlegg er å finne hardføre planter som tåler mye. De småbuskene som vi ser så mange av skal bl.a tåle belastningen som brøyting etc. fører med seg.

Som et prøveprosjekt har gartner-skolen bl.a plantet endel hardføre roser inntil E18 ved Ramsum. De skal bare klippes ned hver vår og ellers klare seg selv. De har visstnok bare brukt et kvarter på vedlikehold i år.

For mye planter!

Roar Larsen ser på bl.a området fra Sørbykrysset (Stokke) til Tassebekk som litt for krevende for vedlikehold. På begge sider av vegen er det store skråninger som er beplantet. - Vi hadde nok vært mer tjent med å konsentrere oss om vegkryssene og andre sentrale områder av vegen



Roar trives med busker og blomster

ved beplantninger. Da er det større mulighet for å rekke over alt og holde alt så pent som det bør være. Nå blir nok litt for mye overlatt til seg selv i sommervarmen.



Roar Larsen holder også orden på noen av sommervikarene . To av dem ble bl.a satt til å rydde skråningene mellom Sørbykrysset og Tassebekk. Det var et tungt arbeid i sommervarmen.

Her hjelpes sommervikaren Jan Magnar Gran med verneutstyret som ikke "funker" som det skal.

Turisten

Vestfolder'n traff familien Strømstad Lund fra Åkrene ved Lillestrøm. Etter å ha kjørt Lillestrøm-Bergen -Bø i Telemark, overnattet de i Campingvogna på Ramsum. De roser Vegvesenet spesielt for å ha satt opp lekestativer for barn på rasteplassen.

- Vi våknet klokken halv seks i dag tidlig, da var det full aktivitet i sklia, og det gikk ikke akkurat lydløst for seg!

Ny normalplan for føreropplæring fra 1. januar 1995:

"Kjøreskolene rammes"



- Etter over tredve år i faget er det ikke lenger noe som overrasker meg, sier Tor Juliussen ved nye City bil trafikkskole.

Ved kjøreskolene lar man seg ikke slå til bakken av myndighetenes stadig endrede holdning til sjåføreropplæring. Vestfolder'n møter en meget engasjert Tor Juliussen ved City bil trafikkskole. - Heretter blir det vel å regne som en lett forlovelse og ikke et ekteskap mellom kjøreskolene og Vegmyndighetene.

Trond Holmstad

Politikk

For oss i føreropplæringen kommer ikke innholdet i den nye normalplanen som noe nytt. Det er politikk i alt som skjer. Myndighetene vil nå at det tette samarbeidet mellom skolene og Vegvesenet skal opphøre.

Nå skal Vegvesenet opptre mer som myndighet.

Har ikke kjøreskolene vært altfor passive i denne utviklingsfasen?

- Vi har ikke muligheter til å lede an i utviklingen når vi har nok med å tilpasse oss stadige nye opplegg, og har heller aldri hatt ressursene som skal til. I tillegg skal vi konkurrere med andre kjøreskoler. Juliussen legger til at han ser det som kjøreskolenes hovedoppgave å drive opplæring, så får myndighetene og andre med penger drive utvikling!

Ut med fase2

- For meg virker det som om myndighetene har overvurdert betydningen av TS-pakka i forhold til Fase 2. Vi har bare sett positive trekk etter at fase 2 fikk gått seg til. Problemet for bla Vegdirektoratet er at de helst skal følge medias krav om at resultatene av en omlegging skal vises året etter omleggingen er gjennomført.

"Som man roper i skogen - får man svar!"

For oss virker det meningsløst! Juliussen har forøvrig vært skeptisk til hele TS-pakka fra starten av. Han mener altfor mye ble lesset på elevene av forskjellige obligatoriske ting.

Trafikksikkerhet kan læres

Juliussen er lei av å høre på alle de som sier at det ikke nytter med trafikkopplæring. - Hvorfor har da de som til daglig driver med dette en mye mindre risiko i trafikken iflg. statistikken? Det er klart at alle lærer av å få ting repetert og innlært over tid. Vi er forøvrig inne i en positiv utvikling i Norge nå, med færre personsaker i trafikken. Jeg tror ikke det er tilfeldig!



Tidene forandrer seg stadig!

Fra tidligere å drive instruksjon har det hele gått i retning av en mer humanistisk pedagogikk.

- Nå for tiden kreves det nesten at man må inn i de innerste tankene til elevene for å lære dem noe; og der finner man jo av og til ingenting.....!

ENDRINGENE

MØRKEKJØRING:

Skal beholdes som obligatorisk

GLATTKJØRING:

Skal beholdes som obligatorisk. Her blir den praktiske kjøringen utvidet til to timer mens en time blir brukt til teori.

TS-PAKKEN:

Blir mer enn halvert, men fortsatt obligatorisk for alle.

FASE 2:

Skal fjernes i det nye opplegget.

Ledsagerundervisning

-en ny nisje

Juliussen trafikkskole(tidligere)har drevet med ledsaging av elevenes foreldre siden 1987. Tor Juliussen nøler ikke med å si at de er stolt over at de var så tidlig på banen.

- Nå sitter vi inne med masse erfaringer på et område som kommer for fullt først nå.

I starten forsøkte skolen å binde foreldrene til seg ved skriftlige avtaler om opplæringen. Dette var det bare 10-20% av foreldrene som ville ha. Siden ble det et mer uforpliktende samarbeid med foreldrene. - Det gikk

vi med på fordi vi hadde en så god obligatorisk opplæring av elevene. Etter den nye normalplanen ser det ut til at den obligatoriske delen blir mer enn halvert for elevene.

- Da tvinger det seg frem et mer forpliktende samarbeid med foreldrene. Det virker som om tiden også er moden for det nå.

Flinkere foreldre

Flere og flere foreldre er interessert i at deres håpefulle skal få et billig førerkort. Det er nok ikke uvanlig at foreldrene betaler det meste!

Derfor ser vi i dag tendensen til at det blir drevet en mer systematisk opplæring hjemme. Mange elever er rett og slett flinke i å mestre bilen når de kommer til oss.

- Det vi kan tilføre elevene da er en større forståelse for trafikken og viktigheten av å tenke sikkerhet i enhver situasjon.

- Akkurat det tror vi iallefall vi kan, avslutter Tor Juliussen og justerer sittestillingen litt før det kommer en ironisk humring.

...og hva mener myndighetene?

Nå skal det bli større muligheter for kjøreskolene til bokstavelig talt å kjøre sitt eget opplegg til førerprøven. I praksis betyr det at rammene for hva elevene skal lære er de samme, men hvordan kjøreskolene metodisk og praktisk gjør det blir opp til dem! Rolf Sikveland på Trafikant og kjøretøy har vært med på å utvikle den nye normalplanen som kjøreskolene skal ta i bruk. Vestfoldern har fått hans syn på den siste utviklingen.

Sovepute

- Jeg er ikke enig i at kjøreskolene har noe å klage på, men kan ha forståelse for at de klager i den situasjonen de er i, sier Rolf Sikveland. Han mener at "det gamle" opplegget er blitt en sovepute for kjøreskolene.

- Tendensen er at alle skolene går i samme sporet med for mye obligatorisk i planene. Rolf liker egentlig ikke ordet obligatorisk. Han forteller at tidligere hadde vi en opplæringsplan som også ble fulgt, før ordet obligatorisk ble innført i kjøreskolene. Han mener det er betenkelig at det i det hele tatt finnes noe som er obligatorisk. - Det beste ville vært om skolene bare hadde rammene for hvilke mål som skal nås, og hvilke emner som skulle dekkes inn i opplæringen. Så fikk det være helt opp til dem å gjøre det på den mest effektive måten. Det måtte da være en stor utfordring for kjøreskolene!

Fritt frem for privatisten

Nå som dere vil gå bort fra en del obligatorisk, vil ikke det rive bena under kjøreskolene og legge alt til rette for privatisten som vil ha alt unnagjort raskest og billigst mulig?

- Jeg tror ikke dette vil føre til et rush av privatister. Jeg tror heller ikke ungdommene vil unnvære en skikkelig opplæring til førerprøven.

Foreldre og ungdom er så opplyste og interesserte i dag at de søker en kjøreskole for å lære, ikke bare fordi de må!

Flere vil stryke

Den nye normalplanen legger opp til at førerprøven skal utvides fra 35 til 70 minutter. Tror du det blir flere stryk hos biltilsynet under den nye ordningen?

- Ja, jeg tror det vil være et av resultatene av den nye førerprøven. Når tiden fordobles vil elevene bli testet



Frihet for kjøreskolene, mener Rolf Sikveland ved Vegkontoret

i flere forskjellige situasjoner. Da er selvfølgelig mulighetene større for å avsløre vesentlige mangler! Ut fra dette tror jeg vi vil få bedre og mer skjerpede elever til førerprøven, og det gir igjen bedre bilførere! Når det gjelder sensorer på Biltilsynet er Vestfold veldig heldig. Vi har godt kvalifisert personell som jeg tror vil gjøre jobben prima med de nye reglene.

1. OKTOBER

Fra denne dato innføres det et nytt glattkjøringsopplegg. Fra samme dag kan håpefulle 16-åringer dra foreldrene med ut på øvelseskjøring!

Kjør miljøvennlig

Biltilsynet i Larvik har nå en ny Honda 1000 til disposisjon. - Ungdommen sperrer virkelig øynene opp når Statens Vegvesen møter opp med "den doningen", sier Klaus Ottersen ved Biltilsynet i Larvik til Vestfolder'n.

- Dette er et bl.a et tiltak for å profilere etaten bedre. I tillegg er det miljøvennlig å kjøre sykkel. Klaus forteller at sykkelen er innleid fra maskinavdelingen for å gi de ansatte på biltilsynet mer egentrening. - Vi må holde oss oppdaterte på sykkel; samtidig er det noe helt annet å stille opp blant ungdommen med denne sykkelen enn den gamle BMW'en. Klaus mener at en slik sykkel også burde finnes på Vegkontoret. Det er lett å komme frem, ingen parkeringsproblemer, miljøvennlig; finnes det da alternativer, spør Klaus Ottesen til slutt.

(bildet til høyre)



Pynt ved miljøvegen

Slik så det ut ved riksveg 19 på ettersommeren. Anlegget er ennå drevet av et privat firma. Det skal overtas av Vegvesenet om et par år. Firmaet må nok "sminke opp" anlegget hvis Vegvesenet skal kunne overta anlegget. Men skal det stå slik inntil det blir overtatt? Det trekker ned på det ellers så fine anlegget!

(bildet under)



Ta Idrettsmerke!

**Vi prøver igjen!
Oppslutningen i vår var
heller dårlig-
men nå har du sjansen igjen.
Møt opp og test formen!**

**Møt opp på:
Tønsberg Stadion(Grusbanen)
Onsdag 7.9.94 kl. 15.30
Mandag 19.9.94 kl. 15.30**

Krøsus er innført - nå rir vi på

Etterdønningene

Vestfolder'n har igjen vært på vegen for å få noen inntrykk på hvordan arbeidet med Krøsus går. Etter en knallhard innkjøring ser det ut til at frustrasjonen som før skygget for utsikten, nå bare er blitt en eksosplage for de som kommer etter. Nå sukker de fleste lettet ut; det er ihvertfall slutt på dobbeltføringen av skjemaer som kunne ta motet fra hvem som helst.



For maskinfører Bjørn Sørli var det helt uholdbart i starten. - Vi måtte føre dobbelt på alt, og det tok tid. Det tar fortsatt for mye tid å føre alle skjemaene i dag; det har vi tatt til etterretning. Vi fører i dag opp to timer på Krøsus hver uke. Det er ikke mulig å ha alle skjemaene i maskinen. Det er arbeid jeg må gjøre når jeg kommer hjem. Bjørn har bare fire skjemaer å fylle ut i dag. Det er:

1. Reiseregning
2. Tilleggsrapport
3. Maskinrapport
4. Ressurs/personal

Han kan ikke se at det har blitt noe bedre hverken for han eller for Vegvesenet. - Når man satset 150 millio-

ner på et prosjekt bør det ha en viss mening.

Disse pengene kunne sikkert blitt brukt på noe mer fornuftig.

Bjørn synes mest synd på de maskinførerene som er innleid fra private firmaer. - Det tar i dag 50 dager før en maskinfører får de pengene han har krav på fra Vegvesenet. Ut fra innkjøringen av Krøsus påberoper Vegvesenet seg 30 dager til behandling av lønninger.

"Jeg synes mest synd på maskinførerene som er leid inn fra private firmaer"

I forbindelse med utprøvingen av Krøsus gikk maskinavdelingen i Hordaland ut og forlangte penger til maskindriften, for at ikke maskinførerene skulle behøve å vente så lenge på betalingen.

Jeg fatter ikke hvordan Vegdirektoratet kunne sette i gang et slikt prosjekt. For meg på maskinavdelingen betyr Krøsus at jeg ikke i det hele tatt har kontroll med pengene vi forvalter. Ordene kommer fra leder av Maskinavdelingen Finn Skontorp Johnsen som er tvilende til et gammelt amerikansk system. - Vi kunne heller ha utviklet det vi hadde og skaffet oss vårt eget system. Finn synes også det var rart at systemet ble innført så lenge det ikke var ferdig utprøvd i prøvefylkene.

Siden 1. april har jeg ikke kunnet følge med om vi får inn de pengene vi har krav på, eller om det blir utbetalt noe! Derfor måtte jeg gå til det skrittet å inngå en avtale om at drift og

anlegg skulle garantere mitt budsjetterte resultat. For jeg vet jo ikke hvordan dette året vil gå. Jeg og mange andre har null styring med pengene, i og med at vi ikke får ut noen tall fra systemet!

"Dette kan man ikke kalle økonomistyring, det er mer snakk om kostnadsføring"

Heldigvis har maskinavdelingen utviklet MPROD styringssystem som er til stor hjelp i denne perioden.

I en bedrift med 10 milliarder i omsetning kan man ikke bare slå av bryteren midt i et regnskapsår. Hadde dette skjedd i et privat selskap hadde nok revisjonen sagt stopp for lenge siden.

Nå er det verste gjort, og vi kan bare håpe at vi kan leve med det endelige resultatet. Det gjenstår jo å se!

info

Det nye Vegvesenet

Vi avventer

Vi er nå inne i en venteperiode når det gjelder videre planer for omorganisering til Det nye Vegvesenet. Prosjektgruppa lokalt har jobbet med en aktivitetsplan som skal "spikres" i ledermøtet 5. september. I mellomtiden føler alle at det henger mange spørsmål og problemstillinger i luften. Men konstaterer at dette ikke kan besvares - i hvert fall ikke nå.

Prosjektgruppa - sentralt

Prosjektleder Helen Wigdel, Kjell Knudsen, Steffen Burger, Sølvi M. Narum og Erik Thomassen (info).

Prosjektgruppa - lokalt

Prosjektleder Tore Kaurin, Tore Foss, Tore Solberg, Karl Høiland, Anne M. Økstad, Eva Borge, Harald Ouff. Finn Carlsen og Sigbjørn Gjerden, fra organisasjonene.

Framdriftsplan

19. september:

Vegdirektøren vil legge fram sin modell for organisering av Vegdirektoratet.

1. oktober:

Prosessen etter Hovedavtalen med Vegvesenets hovedorganisasjoner skal være sluttført.

Framdriftsplan for lederstillinger på vegkontorene er nå satt opp. Tidsfristene betraktes ikke som absolutte fordi prosessen med fagforeningene må gis nødvendig tid.

7. oktober:

Endelig avklaring av ansvars- og arbeidsområder for avdelingene og hvilke lederstillinger som inngår i hovedstrukturen. Samme dag skal det sendes brev til ledere som har stillinger i dag som ikke fortsetter i den nye organisasjonen.

17. oktober:

Fastsettelse av lønn for nye lederstillinger

24. oktober:

Felles intern kunngjøring av nye lederstillinger, søknadsfrist 4. november.

18. november:

Innstilling fra vegsjefene.

15. desember:

Tilsetting i det sentrale tilsettingsråd.

Selv om ansettelsesprosessen av ledere er ferdig 1. januar 1995 vil de "gamle" lederne sitte fram til 1. juli 1995 da avdelingsutformingen skal være ferdig. Altså: To sett ledere (hvis utskifting) i tidsrommet 1.1. - 1.7.95.

Produksjonsavdelingen??

Det gjenstår endel arbeid sentralt med hvordan utformingen av storavdelingen **produksjon** skal være. Anleggssjefen i Nordland, Karl Melby skal være delprosjektleder for produksjon. Med seg får han en arbeidsgruppe bestående av Arnulf Ingulstad, Tor Sverre Thomassen, Bjørn Erik Selnes, Odd Barstad og Pål Michelsen, alle fra Vegdirektoratet. Erik Furuseth vil lede en referansegruppe med medlemmer også fra vegkontorene.

Informasjon for vegarbeidsdriften

Det jobbes nå med et eget informasjonsopplegg for folk i vegarbeidsdriften. Dette opplegget planlegges og blir utarbeidet av det sentrale prosjektet. Det går på å forklare og tenke høyt når det gjelder framtiden for folk i utedriften. Alle de som jobber i vegarbeidsdriften i dag vil vi stort sett finne igjen i en produksjonsavdeling. Opplegget vil ta utgangspunkt i de forandringene som skillet mellom produksjon og forvaltning vil føre med seg. I tillegg vil opplegget også berøre hvilke utslag den økte konkurransen vil føre til for de ansatte. Det blir lagt opp til mer muntlig informasjon/diskusjoner enn bare tørre tall og inviklete byråkratiske fraser.

Produksjonsavdelingen i **Det nye Vegvesenet**

Rolf Mathisen, Biltilsynet Tønsberg

Hvordan skal de ansatte sno seg for å havne i den jobben de ønsker i Det Nye Vegvesenet? Det er et av spørsmålene som ligger i luften på biltilsynets stasjoner på Ås, i Horten og i Larvik/Sandefjord.

Rolf Mathisen ser denne problemstillingen som aktuell for de som skal drive med hallkontroller etc. De vil bli en del av produksjonen samtidig som de skal utføre myndighetenes kontrolloppgaver. Det blir vanskelig å utføre en kontroll på en bil uten å kunne gi et pålegg. Neste dag skal vi kanskje ta inn et kjøretøy for årlig kontroll hvor vi

kan pålegge dem en utbedring for å få kjøretøyet godkjent. Det blir to roller som man nesten ikke kan forøns.

Nedleggelse på sikt?

Det vi frykter på kontrolldelen av biltilsynet er at den vil prise seg ut av markedet og bli nedlagt. Hvem snakker da om at ingen skulle miste jobben i omorganiseringen? Da har det kanskje gått et år eller to, og da går man vel ikke under omorganiseringens beskyttende vinger? De fleste på biltilsynet er interessert i å gå inn under myndighetsdelen av biltilsynet i Det nye Vegvesenet. Det er få som vil ta den konkurranse-utsatte kontrolldelen frivillig. Hvordan disse jobbene i fremtiden skal fordeles mellom de ansatte, undrer Rolf Mathisen ennå på!

Finn Skontorp Johnsen, Maskinavdelingen

- Jeg bekymrer meg ikke for den nye situasjonen. Selv om min stilling blir borte i Det nye Vegvesenet, så finner jeg sikkert min plass.

Finn er nesten for rolig når han uttaler seg om Det nye Vegvesenet. Det må da være litt frustrerende å vite at stillingen man sitter i skal bort?

- Jeg er ferdig med den tida hvor jeg bekymret meg for karrieren. I forbindelse med Det nye Vegvesenet har jeg vært gjennom en prosess hvor jeg har tenkt over hva jeg egentlig vil. Derfor har jeg ingen problemer hvis det ikke går oppover i karrieren. Det betyr ikke at jeg har gitt opp og er på full fart nedover. Nei, for meg finnes det utfordringer og muligheter på andre plan.

Alt til sin tid

Når det gjelder Det nye Vegvesenet har Finn også merket hvor mange ute i kjeledress som ikke vet nok om det som skal skje.

- Alle snakker om 1.juli til neste år som om alt skal fungere perfekt da. Det er ikke tilfellet! Alt skal være klart da, så får vi gi Vegvesenet et år på å komme seg etter det. Finn er sikker på at det kommer til å gå seg til etterhvert. Som mange andre er han litt tvilende til modellen som er valgt. - Jeg synest vi burde lagt oss mer på en prosjektmodell. Da ville vi unngå alle faktureringene internt fra avdeling til avdeling, i Det nye Vegvesenet fra seksjon til seksjon. Da ville vi få en mye bedre kontroll på pengestrømmene, avslutter Finn.

ÅRSFEST 1994

Årsfest for Statens
Vegvesen Vestfold
Lørdag 24. september
kl. 18.30

Festen er for
alle ansatte, med
eller uten partnere.
Gratis buss til
og fra festen.

Dans til orkesteret
"STEP IN"

Underholdning
Egenandel
kr 100,- pr person

**Siste frist for
etternølere
6. september til:**

Biltilsynet Larvik,
tlf. 33 11 43 55
Ås Vegstasjon,
tlf. 33 33 29 00
Vegkontoret
v/Mette Myhre,
tlf. 33 37 17 51

ÅRSFEST

Mer ASFALT for hver krone!



Nå skal gammel asfalt bli som ny, sier fra venstre: Henning Røed fra Vegkontoret, Svein og Bent Lobben fra Statens vegvesen Buskerud og Per Arnesen fra Scandia Maskin, som har levert utstyret.

På pukkverket ved riksveg 35 har Statens vegvesen Vestfold startet opphugging av gammel asfalt, både fresemasse og klump. Statens vegvesen Buskerud står for arbeidet og har kontrakt på knusemaskinen som brukes. - Dette er et bidrag til å få mer ut av pengene i Vegvesenet, sier avd.ing. Henning Røed ved driftsavdelingen. Han har koordinert planene om gjenbruk av gammel asfalt.

Trond Holmstad

Penger å spare

Vestfolder`n ble med opp i anlegget for å se på den nye maskinen som skal forvandle gammel klump til en fullt brukbar masse. Her ligger det store uutnyttede ressurser forteller Henning.

- Ny asfalt koster oss som regel 350 kroner pr tonn. Denne massen derimot vil koste Vegvesenet fra 150 til 200 kroner pr tonn. Vi kan bare ane dimensjonene nå en gjennom-snittlig parsell på 2 km fylkesveg utgjør vel 1000 tonn.

Besparelsen blir da enkelt regnet fra 150 til 200 tusen pr. parsell. Det er jo penger det òg!

Nye lagringsplasser

- Det ligger ca. 600 tonn gammel klump og fresemasse på Freste. Det er i grunnen ikke mye i den store sammenhengen, sier Henning. Når gutta gjør unna 8-900 tonn i uka så tar det ikke mange dagene før de er ferdige her oppe og er klar for neste fyllplass. forts.neste side

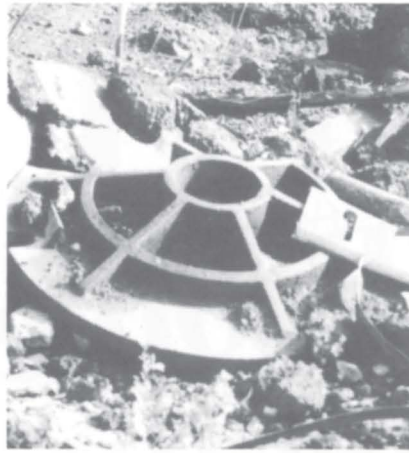
Fakta:

- ☛ Hvert år blir ca 4-600 tonn asfalt revet eller frest opp i Vestfold.
- ☛ Nå kan mesteparten av denne massen hakkes opp i valgt størrelse og brukes på nytt.
- ☛ Ferdigproduktet på Freste er 0-20mm og inneholder 5-6% bindemiddel, og krever bare 1,5-2% tilsetning før legging.
- ☛ P.g.a usikkerheten omkring slitestyrken på dekket vil den først og fremst bli brukt til slitelag, bærelag, eller som skuldermasse. Som dekke er det aktuelt på vegger med mindre enn 1000 ÅDT.
- ☛ Her i Vestfold har Vegvesenet inngått bl.a en avtale med Gaarder a/s om blanding av den ferdige massen før utlegging.

Ved vegkontoret jobber man med leieavtaler for lagring av masse. Foreløpig er det bl.a. snakk om Kopstad, Freste og Hedrum som midlertidige lagringsplasser.

Miljø

I Norge finnes det ikke regler for gjenbruk av asfalt etc. Ingen sier noe på om asfalt blir dumpet i en grøft på et usjenert sted. I land som f.eks Danmark får de ikke lov til å kaste asfalt, teglstein etc. For det er jo ikke bare godsaker asfalten består av. - Vi ser det som positivt at Vegvesenet har fått i stand dette før det er kommet et



Litt av hvert å finne i massehaugene, bl.a et kumlokk og en gammel støtdemper.

pålegg. Det er ikke bestandig vi klarer å ligge i forkant og lede an utviklingen, avslutter Henning Røed.

Slukhals

Maskinen som er mest dansk, tygger det meste av klump bare det ikke er for store biter. Innimellom sniker det seg imidlertid både det ene og det andre som selv en slukhals som dette har problemer med å svelge. Kumlokk i jern er visstnok den verste "føden" denne dansken får i følge Svein Lobben som mater maskinen.

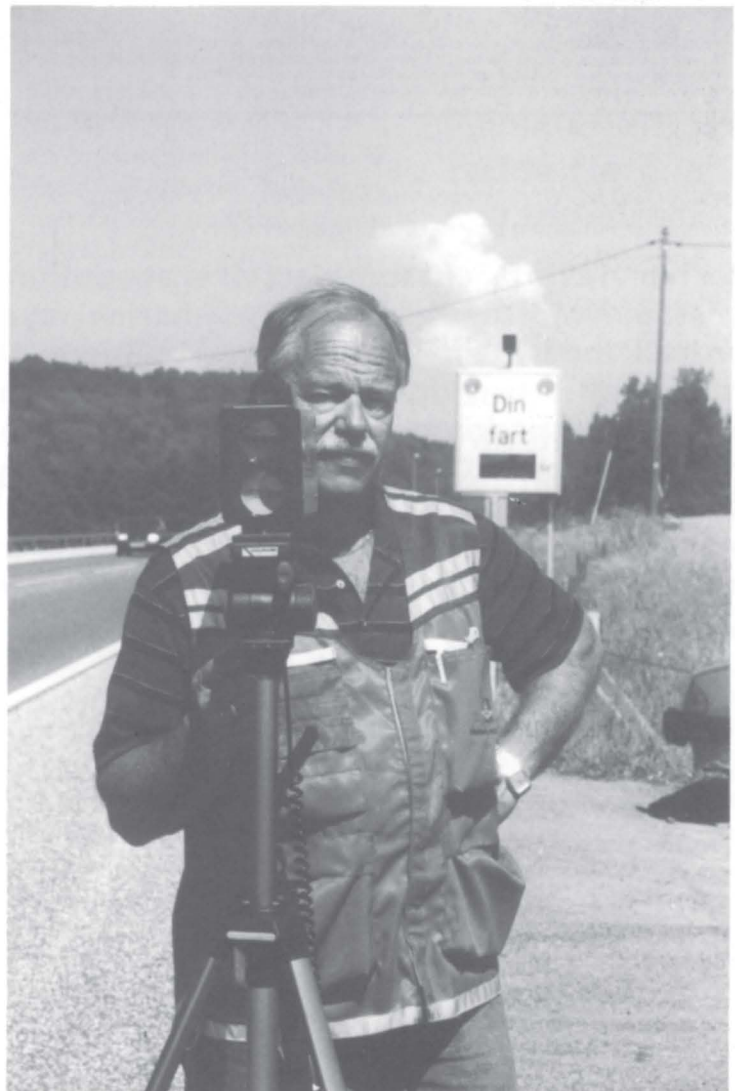
Vegvesenet med egen LASER-RADAR

Ny "laserpistol" er innkjøpt i Statens vegvesen Vestfold. Dette er et samarbeid over avdelingsgrensene. Både driftsavdelingen og planavdelingen skal bruke det nye utstyret.

Pistolen ble prøvd og uttestet samtidig og på samme sted som hastighetsmåleren som var utplassert på E18, ca. 3 km nord for Kopstadkrysset.

Oppsynsmann Per Härter fra driftsavdelingen testet pistolen i forhold til radarmåleren på E 18. - Med noen tekniske tilpasninger vil denne laserpistolen bli et kjærkomment tilskudd til arbeidet med fartskontroller på vegene våre, sier Per og legger til at prislappen er ca. 50.000 kr.

Oppsynsmann Per Härter er en av de som skal betjene den nyinnkjøpte laserpistolen.



KØFRITT

Orwellsk på E18

Til sommeren skal det bli bedre flyt på E18 sørover fra Drammen. En gladmelding? Nei, egentlig ikke -- selv

Oslos køfri-brikker hindrer Vestfold-kø

Problemfritt på E18

E-18 trafikken dataovervåkes

Køfri-brikker gir bedre flyt på E18

Men ikke før til pinse

TØNSBERG: Køfri-brikkene for bomringen i Oslo, som svært mange E 18-bilister har på frontruten, gir nå veivesenet i Vestfold helt nye muligheter for å få bukt med køer og forsinkelser på E 18 i uttarsheiene. Prosjektleder Finn Erling Berg poengterer at registreringer skjer uten at det registreres data om bilen.

FAKTA:

Køfri-brikkene

Er en liten sender/mottaker som festes i frontruta på bilen. De brukes av bilister som vil kjøre gjennom f.eks en bomstasjon i Oslo uten å betale kontant. I det bilen passerer stasjonen registreres nummeret på brikken av en antenne. Dette blir registrert i en datamaskin. Ut fra hvor mange ganger bilisten har passert bomstasjonene får han tilsendt en regning hver måned.

Køfri i Vestfold

På E18 er det satt opp tre antenner som skal registrere køfri-brikkene. Når en bil registreres på to punkter regner en datamaskin ut gjennomsnittshastigheten på bilen mellom disse punktene.

Trafikkstyringen

Den målte gjennomsnittshastigheten blir brukt som et grunnlag for evt. å sende bilistene ut på omkjørings-rutene. Bilistene blir varslet om forsinkelser etc. på informasjons-tavlene som er satt opp på flere steder langs E18.

Prosjektet.

Vegdirektoratet har støttet dette prosjektet som et Forsknings- og utviklingsprosjekt. De har bidratt med ca. 400 000 kroner. SINTEF har utviklet programvaren som er hjernen i hele køfri-systemet på E18.

Faksimile: Det har vært skrevet mye om bruken av køfri-brikkene på E18 i Vestfold. Her har vi klippet fra et utvalg aviser i Norge.

- Her har vi et prosjekt som klart viser at oppfinnsomhet og ståpå-vilje gir resultater. Nå har vi mye bedre kontroll med køene på E18 enn tidligere. Det sier prosjektleder ved driftsavdelingen Finn Erling Berg som har vært pådriveren i Vestfold for å få i stand dette prøveprosjektet. Det er på tide at noen skryter av Vegvesenet i Vestfold. Vi er faktisk de eneste i Europa som benytter køfri-brikker til trafikkregulering. Det eneste som Finn kjenner til fra før er et system ved flyplassen i Los Angeles!

Trond Holmstad

Overvåkning

- Dette kan godt kalles overvåkning, sier Finn til Vestfolder'n. Men det er ingen farlig form for overvåkning. Alt som blir registrert her er nummeret på brikken som sitter i ruta. Hvem det er som eier bilen eller hvem som kjører den har vi ingen mulighet til å finne ut av. Det har da heller ingen interesse for oss. Når datamaskinen har regnet ut hastigheten på en bil

blir køfri-brikke-nummeret slettet, og gjennomsnittshastigheten går inn i systemet videre som et fortløpende nummer. - Da har vi fått det vi vil ha tak i og bilen er uinteressant for oss, sier Finn ganske overbevisende.

Råkjørere og sinker

Disse kategoriene er alle familiære med. Vi spurte Finn Berg om hvilket utslag disse gjorde på målingene.

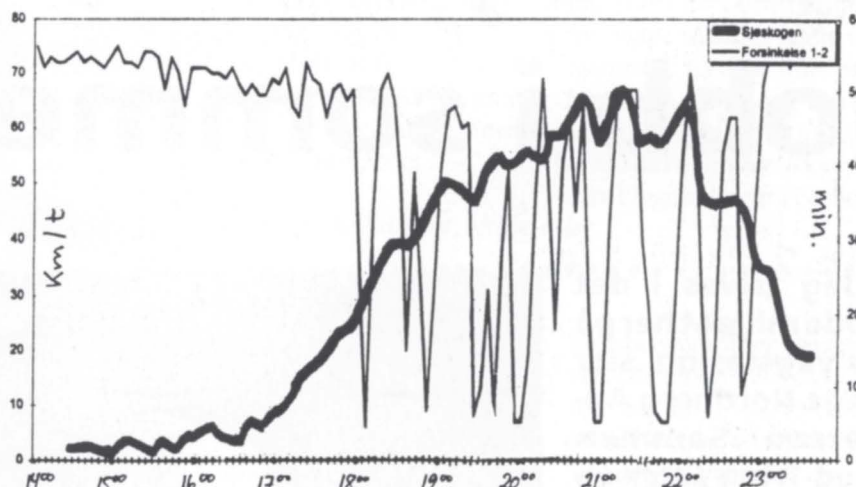
- Verken råkjørerne eller sinkene er representativ for den "normale" - trafikken, derfor blir de ikke registrert. Det er tydelig at Finn har noe interessant å fortelle, for nå må han ta armene i bruk.

- Om en person kjører forbi mange biler mellom to målepunkter vil han av datamaskinen bli sett på som en som har laget kluss i rekkefølgen på bilene. Om han har kjørt forbi tre "brikker" har vi bestemt at han ikke skal telle som en vanlig bilist. Da går han ikke inn i målingen av gjennomsnittsfarten.

Det samme gjør vi med han som f.eks. stopper ved veien og snakker i mobiltelefon. Da har han brukt for lang tid til Sande og vil bli luket ut av datamaskinen fordi han ikke har samme plassen i køen som ved forrige måling.

Hurra, det virker!

Snittshastighet ved Sjøskogen (tykk strek)
og forsinkelse 1-2 (tynn strek)



Diagrammet viser:

Den kraftigste streken hvordan Køfri-registreringen gir en oversikt over forsinkelse i minutter til enhver tid.

Den tynne streken viser hvor "hoppende" det gamle systemet målte hastigheten på et av de faste punktene på veien.



I sommer har det vært mye mindre omkjøringer på E18 enn tidligere. Det kan da ikke være en ren tilfeldighet?

- Nei, denne utviklingen kan vi ene og alene takke køfri-systemet for! De gamle målepunktene kan f.eks. vise oss at trafikken i Sande og Kobbervikdalen går i fem km/t. Da ville det være naturlig å skilte om for omkjøring rundt Eikeren og Hokksund. Køfri-systemet kan da vise oss at det ikke er mer enn 10-12 minutters forsinkelse på strekningen. Da er det ingen vits i å sende folk på lange omveger.

Effektivt

I dag vet vi at ca. tredve prosent av alle bilene som kjører på E18 gjennom Vestfold har køfri-brikker. Samtidig vet vi at det passerer mellom tusen og femten-hundre biler her i timen i den retningen vi måler. Det gjør at målingene våre er temmelig sikre, avslutter Finn Erling Berg.

Det føles herlig å være et foregangs-fylke, sier Finn Erling Berg til Vestfolder'n.

"- Folk er altfor redde for å la seg registrere på data! Vi er ikke interessert i å vite hvem som kjører i hvilken bil, men hvordan trafikken går. Vi gjør ikke dette for vår egen skyld! Det er tross alt for å bedre bilistenes hverdag at vi driver med trafikkovervåkning."

Finn. E. Berg

Tøffe jenter med jobb i sommer

- Jeg trives i det gode miljøet her på Ås vegstasjon, sier Hege Nordberg Andersen. Sammen med Trine Johnsen og Linn Lervik er de tre av mange som har vært så heldig og fått sommerjobb i Statens vegvesen.

Jorun Sætre

Fin praksis for Hege

- Jeg har vært på Ås siden 16. juni og skal være her til 19. august, fortalte Hege til Vestfolder'n da vi midt i ferien dukket opp på Ås vegstasjon. - Disse to månedene er fin praksis for meg, fortalte hun videre. Hun studerer økonomi og administrasjon samt språk



VHF-sambandet var det vanskeligste å lære, betrodde Hege Nordberg Andersen oss. Hun likte seg godt som sommerhjelp i resepsjonen på Ås vegstasjon.

ved Høyskolesenteret i Østfold. I Halden liker hun seg godt i et studentmiljø på ca. 1000 studenter.

På Ås vegstasjon har hun gått i god lære hos Inger-

Lise og Berit, men da vi var på besøk måtte hun greie seg helt alene. Selv om det var ferietid, kimte telefonen i ett og Hege svarte så godt hun kunne. Det som var vanskeligst å lære var

betjeningen av radioen, dvs. radiosambandet til bilene og maskinene. Men Hege er en "stå på jente" og var ikke redd for å prøve, og så langt vi kunne erfare, gikk det veldig bra - Her er det et åpent og fint miljø, så det er bare å spørre oppsynet eller vegmesteren hvis jeg lurar på noe, sa Hege. Hun fortalte også at hun følte seg som en i miljøet ganske tidlig, alle var hyggelige mot henne.



Trine Johnsen som sommerhjelp på postbilen til Johnny. Det er første gangen hun har jobbet i Vegvesenet og hun liker seg godt.

.....

Trine kjørte posten

På lageret på vegsentralen fant vi Trine Johnsen. Hun var vikar på postbilen til Johnny. I tillegg til å hente post til vegkontoret og fra vegkontoret til Ås, måtte hun gjøre endel ærend for



gutta i smia, på verkstedet og lageret. Det var stadig varer som måtte hentes i Tønsberg og noe litt lengre kjøring. - Jeg liker meg veldig godt, fortalte hun til Vestfolder'n. Det er første året hun har hatt sommerjobb i Vegvesenet.

19 år gamle Trine er ferdig

med videregående skole og har planer om å reise til Sveits som au pair så fort sommeren er over. - Dette blir min første tur så lenge borte fra hjemmet, fortalte hun oss. Men hun gledet seg veldig til å reise og vi håper hun får et fint år i utlandet. Akkurat som Hege er hun fra Nøtterøy.

Fra USA til Ollebukta
Linn har akkurat vært i USA ett år og skal begynne i 2. klasse på Tønsberg videregående skole fra høsten. Til USA reiste hun som utvekslingsstudent og har gått på High School. Linn Lervik fra Hvitvingfoss har vært sommerhjelp på småanlegg i

- Jeg liker meg bedre på anlegg enn å male støyskjermer, betrodde sommerhjelp Linn Lervik oss.

Tønsbergområdet, stort sett ved Ollebukta. "Fugemesteren" ble Linn kalt der hun satt på kne og la fugemasse. - Jeg liker mye bedre å jobbe på anlegg enn å beise støyskjermer som jeg gjorde i fjor, betrodde hun oss. Hun fortalte videre at hun likte seg godt blant gutta på anlegg.

Vegsjefene i Tønsberg

- Dere blir ikke arbeidsløse i 1995, heller. Mer kunne ikke samferdselsminister Kjell Opseth si om statsbudsjettet da han 26. august besøkte vegsjefenes årlige kontaktmøte i Tønsberg.

Både Vestfold fylkeskommune og Tønsberg kommune var representert på årets kontaktmøte for vegsjefene som ble arrangert i Tønsberg 25. til 27. august. Fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen, ass. fylkesmann Svein Eriksen og fylkesmiljøvernssjef Bjørn Strandli stod på talerlisten første dagen. Fredag kveld var fylkeskommunen vertskap for middag i Horten Sjømilitære Samfund.

Lørdag var vegsjefene samlet på Teie hovedgård der tema var nær knyttet til Vestfold-forhold. Finn Erling Berg presenterte ny teknologi i trafikkstyringsprosjektet på E 18 og Tore Foss snakket om overordnet transportstrategi og en representant fra Tønsberg kommune om transportplanarbeidet i byen. Ulf Haraldsen orienterte litt om sykkelbyprosjektet.

Nord-Trøndelag fikk Vakre Vegers Pris

Skarnessundet bru i Nord-Trøndelag ble årets vinner av Vakre vegers pris. Brua er verdens lengste skråkabelbru (1010 m) og er bygd i betong. Den binder sammen kommunene Mosvik og Inderøy.

Jurien sier: Utvist imponerende ingeniørkunst og landskapstilpasning. Form og farve tilfører området en ny kvalitet. Et majestetisk og elegant byggverk med god linjeføring og fin ilandføring. Brua gir veg- og sjøfarende en spennende opplevelse.

Min mening.....

Audun Nordbotten:

Til fullkommenhet

Hva jobber vi mot? Tidligere var vår oppgave å bygge og vedlikeholde veger. Med tiden har dette endret seg. Etter hvert har vegene måttet vike plass for andre oppgaver av administrativ karakter. Ja, og nå er det slik at administrasjonsoppgavene er prioritert foran vegene. Tidligere var det hver ansattes plikt å rapportere skader og skavanker i vegområde. Slik er det ikke nå. Om du rapporterer om slike saker, så forstyrrer du den oppsatte årsplan og administrative oppgaver på en slik måte at du blir betraktet som et hår i suppa.

28. mai rapporterte jeg om ulovlige gravearbeider idet en gårdbruker hadde gravd vekk vegmassene i en vegskråning. Massene var gravd ut med en loddrett kant og nesten inn til vegrekkverket. Fare for utrasing av vegrekkverk var til stede. De utgravde vegkroppmasser var planert utover egen eiendom. Dokumentasjon over at vi eier arealene der massene er gravd ut er

100% sikker. Hvorfor gjør vi ikke noe med dette? Nei, vi har nok ikke tid, for vi har så mange administrative oppgaver som er viktigere.

Egentlig er våre administrative oppgaver blitt så viktige og høyt prioritert at bygging og vedlikehold av veger er å betrakte som en hemsko for vår utvikling. Dette innebærer at vi nå administrativt, utredningsmessig og forvaltningsmessig er så godt utbygd og har så mye å gjøre at veger må betraktes som et haleheng. Vi må derfor hurtigst mulig kvitte oss med vegproblematikken og konsentrere oss helt og holdent om våre administrative oppgaver. Det er jo disse vi ønsker å arbeide med, så hvorfor ikke slå til nå. Andre er villige til å overta vegproblematikken på kort varsel, så dette kan ordnes uten problemer. Husk vi i innedriften er blitt fullkomne og må ikke belastes med saker av underordnet betydning.

Brua, holder den tro?

Tør jeg kjøre over bru xx? Ja, det kan du gjøre i dag, men i fremtiden må du kanskje være forsiktig. Hva kommer dette av, holder ikke bruene til evig tid? Nei, de gjør nok ikke det. Til vintervedlikehold bruker vi salt og det er i orden om brua er helt tett og vannet føres utenom betong og stål. De fleste av våre bruer har landkar, pilarer og dekke i betong. I denne betong er det mange sprekker, ofte flere tusen. Dette innebærer at salt og vann kommer inn til stålet som rustet og utvider seg omtrent 10 ganger. Slike krefter tåler ikke betongen og det sprenses ut nye og større sprekker som igjen gir vann og salt bedre vilkår for sitt arbeid. Til slutt løsner store stykker av betongen og faller ned eller den smuldres opp slik vi så det på Bommestadbrua høsten 1993. I 1993 skrev jeg et notat som sa at om vi ikke nå sikret våre bruer så ville den første bilen dette gjennom en bru innen 10 år. Vi er nå kommet ett år nærmere og det viser årets 5-års kontroll av bruene på E 18. Kvalitetsnedgangen er vesentlig større enn i tidligere 5-års perioder, og må

på enkelte områder betraktes som oppsiktsvekkende. Enkelte steder kan betongen plukkes i stykker med fingrene, eller flakes opp med en vanlig murhammer. Prøv selv etter at jeg har anvist steder. Siden midt på 1960-tallet har Vegdirektoratet mast på oss for å få oss til å sikre bruene ved å sikre overflatene med tette medbraner, samt føre vannet ned uten å søle på brua. Dette har vi brydd oss lite om og bevisst unngått. Det ville jo kostet for mye. Reparasjonene vi må gjøre i nærmeste fremtid vil nok få de tidligere innsparte midler til å se ut som småpenger.

I USA brukes 2,5% av bruens nyverdi til vedlikehold pr. år. I Europa er tilsvarende sats 1,5%. Vi har totalt ca. 500 bruer. Antar vi at nyverdien av disse er 1,5 mill. kr pr. stk. i gjennomsnitt så blir dette 750 mill. kr. Etter europeiske retningslinjer skulle vi bruke litt i overkant av 11 mill. kr, men vi ligger nok langt etter. Hva gjør vi? Det skal bli spennende å se, men kom ikke i ettertids å si at dette visste vi ikke.

God service til "lovlige" bærselgere



Spesialskiltet for jordbærsejgerne, som her på Kjelle, kan monteres ned og settes opp igjen av jordbærsejgerne etter behov.

Sommerfylket Vestfold har som kjent mange bærselgere langs vegene i ferietiden. Disse har en tendens til å plassere seg på steder ikke helt egnet for salg, f.eks. på busslommene utover riksveg 308 og 309 på Nøtterøy.

For å få bukt med dette "problemet" har Statens vegvesen Vestfold i år gått ut i media med navngitte plasser der bærselgerne er hjertelig velkommen til å stå med sine varer, samtidig som vi informerer om forbud av salg langs trafikkert veg. Dette ble selvfølgelig ikke overholdt av alle og vi måtte reise ut for å gjøre selgerne oppmerksom på det og ofte be de fjerne seg.

For å være litt "servicemindet" har vi fått laget opp et spesielt jordbærskilt som var plassert et par plasser der selgerne hadde lov til å drive salgsvirksomhet, f.eks ved bussrundkjøringen på Kjelle langs riksveg 308.

Ifølge avd.ing. Bjørn Andersen ved driftsavdelingen har ordningen med faste plasser og oppsetting av det nye jordbærskiltet fungert bra. - Dette har vært en prøveordning i år og vi vil se på de erfaringene som er gjort i driftsområdene før vi avgjør om dette skal tas i bruk i årene som kommer, sier Bjørn.

Endringer i regulativ for reiser innenlands fra 1. juli 1994

Reiseregulativet er revidert med følgende endringer fra 1.7.1994:

Kostgodtgjørelse:

For reisefravær fra 0-6 timer - ingen kostgodtgjørelse

For reisefravær fra 6-12 timer - kr 225,-

For reisefravær fra over 12 timer - kr 425,- (som før)

Det gis ingen kostgodtgjørelse for reiser under 12 km en veg eller 24 km for fram og tilbakereiser.

Natttillegg

Natttillegg for by og land er slått sammen til en sats - kr 395,- pr. natt. Som natt regnes tiden etter kl. 2200 og før kl. 0600.

Personalseksjonen

"Gamlekarer" har avsluttet sin arbeidsdag i Vegvesenet



Ivar Wulff, i midten, overrakte blomster til f.v. Kåre Klausen og Gunnar Stien ved pensjonistavslutningen på Fossekroa 22. juni.

Gunnar Stien og Kåre Klausen har nå avsluttet en lang og tro "arbeidsdag" i Statens vegvesen og det ble markert med en sammenkomst på Fossekroa 22. juni.

Annlaug Wold

Onsdag 22. juni ble to av våre tilsatte hedret og takket for sin innsats i Statens vegvesen Vestfold gjennom mange år. Det ble en minnerik og hyggelig avslut-

ning på Fossekroa, der vertskapet hadde lagt alt til rette på best mulig måte.

Da vegsjefen var forhindret fra å delta på denne samlingen, møtte Ivar Wulff fra ledelsen. Han overrakte vase, diplom og blomster. Hovedvernombud Allan Kristiansen fra NAF og oppsynsmann Tore Jan Hansen fra SVF hilste fra fagforeningene og overrakte gaver og blomster.

Kåre Klausen, som har vært tilsatt i Statens vegvesen i 22 år, er en av dem som nå går over i pensjonistenes rekke. Kåre har for det meste vært knyttet til skiltfunksjonen.

Gunnar Stien har vært tilsatt i Statens vegvesen fra 1964, først ved Aust-Agder, senere Østfold før han i 1970 ble tilsatt i Vestfold som oppsynsmann.

Deres arbeidsledere, henholdsvis Finn Carlsen og Einar Lunde overrakte gaver fra Staten ledsaget av anerkjennende ord.

Med dette har igjen to staute arbeidere avsluttet en lang "arbeidsdag" i Vegvesenet. Vi ønsker begge mange fine og gode år som pensjonister!

Takk

Takk for oppmerksomheten i forbindelse med min pensjonistavslutning.
En spesiell takk til skiltseksjonen.
Kåre Klausen

Hjertelig takk

for all vennlig deltakelse ved vår kjære
Christian Bræins
bortang.

På vegne av familien
Harald Bræin

Takk

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 70 årsdag.
Rolf Hansen

Takk

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50 årsdag.
Per Korsnes

Forslag til nye forskrifter

Etter at EØS-avtalen ble underskrevet har det kommet flere nye forslag til forskrifter som har med HMS å gjøre. Disse forslagene blir sendt ut til høring slik at vi kan si hva vi mener om dem. Disse forslagene vil høyst sannsynlig bli vedtatt uten store endringer. Jeg har plukket ut noen av forslagene.

Manuelt arbeid

Utkastet til forskrift dekker manuelt arbeid som kan medføre risiko for helseskade. Det omfatter tungt arbeid, ensformig gjentakelsesarbeid og arbeidsstillinger som kan medføre skade. På arbeidsplasser der arbeidsoppgavene er preget av fysisk belastende arbeid eller ensformig gjentakelsesarbeid, må arbeidsgiver tilrettelegge arbeidet med andre former for aktiviteter som gir mulighet for resituering.

Arbeid ved dataskjermer

Utkastet stiller nye krav ut over de som allerede er fastsatt i nåværende regelverk, spesielt når det gjelder utstyret, krav om hvile og resituering, synsundersøkelser og synshjelpemidler. Det stilles krav til arbeidsgiver om at det ved utforming av arbeidsplassen skal tas hensyn til ergonomiske forhold i vid forstand. Og det stilles krav om at arbeidsgiver stiller egnede hjelpemidler til rådighet, herunder briller der det er nødvendig. Videre settes det krav til regelmessige synsundersøkelser av arbeidstakere og at dette bekostes av arbeidsgiver.

HMS

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.

HMS

Lærlinger

Fram til 12. september vil det starte seks nye lærlinger hos oss. Disse vil bli nærmere presentert i neste nr. av Vestfolder'n, men her følger navn og arbeidssted for lærlingene:

Startet 23. august:

Jostein Olsen, driftsområde 1.
Elin Kristensen, anlegg Larvik.
Jaran Wike, anlegg E 18 Nord.

Starter 12. september:

Jostein Svendsen, driftsområde 3
Anne-Lise Røed, småanlegg Tbg.
Frank Eggar, driftsområde 2

Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- og anleggsplasser

Forslaget til forskrift retter seg mot byggherrer, prosjektledere, arbeidsgivere og enkeltmannsforetak. Det viktigste med forskriften er at byggherrer, prosjektledere og byggeledere får et medansvar for helse-, miljø- og sikkerhetsarbeidet på bygge- og anleggsplasser.

Byggherrens hovedansvarsområde kan beskrives i følgende tre hovedpunkter:

1. Byggherren eller dennes representant skal sørge for utpeking av en eller flere koordinatorene for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø der det er flere virksomheter til stede. Det skal utpekes koordinatorene for både prosjekterings- og utbyggingfasen.

2. Byggherren eller dennes representant skal sørge for at det før opprettelsen av en bygge- og anleggsplass skal foreligge en HMS-plan tilpasset prosjektet.

3. Byggherren eller dennes representant skal sende Arbeidstilsynet en forhåndsmelding hvor HMS-koordinator, arbeidsomfang, type arbeid for forventet bemanning fremgår.

Forskriften vil ikke frata den enkelte virksomhets sitt arbeidsgiveransvar, men vil pålegge byggherren en plikt til å kvalitetssikre HMS-arbeidet. Byggherren må kontrollere og dokumentere at prosjektering og utbygging følger lover og forskrifter.

Det skjer....

E 18 nordre Vestfold

Byggeplan for parsellen Gutu (Bergsenga) - Halan ferdigstilles og interngodkjennes i september.

Trafikant- og kjøretøy

TS-seminar 29.-30.september.

Planlegger kampanje om vinterdekk som skal gjennomføres i tidsrommet 15.10 - 15.11 (Asbjørnrød).

Igangsettelse og oppfølging av **ny glattkjøring**. Forberedelse til ny **førerprøveordning**.

Driftsavdelingen

Område 3 melder om vinterforberedelser, ellers vanlig vedlikehold.

Område 2: RV 312 Gran - Sjue, utbedringsarbeider, RV 307 Berg - Bråvoll, utbedringsarbeider, FV 415 grøftarbeider, FV 560 Storgtata i Stokke, bygging av fortau (800m), kantklipping/krattrydding, kumtømming/feining, pisking, utkjøring av vintermateriell/ploger osv., oppsetting av kantstolper.

Laboratoriet

Teknisk kontroll:

Buskerud grense - Bergsenga, gang-/sykkelveg Hof - Sundbyfoss, gang-/sykkelveg Ødegård - Holm - Revå, Gimlevegen - Kjernås, Hole øst bru,

Hole vest bru, RV 312 Haugan - Sjue, FV 163 Vervingen - Tjølling kirke, Dronningensgt., Larvik, Kloridmålinger diverse bruer E 18 Sandefjord, Tjønnebyra bru - bruundersøkelser.

Skilt:

P 1 - Radiofrekvensskilter settes opp 24 steder i fylket. Diverse mindreskiltoppdrag. Maling/plast: Noe mindre arbeider etter asfaltering.

Anleggsavdelingen:

Fv 173 Korsrød - Tjølling kirke: Asfaltering, skilting, oppsetting av veglys. Entreprenearbeidene ferdigstilles uke 38/94.

E 18 g/s-veg Ødegård - Holm - Revå, Sande: Avretting og asfaltering av g/s-veg. Entreprenearbeidene ferdigstilles 5.10. Televerket og Sande E-verk legger kabler i syd.

FV 285 Vatakevegen - Torp: Prosjektering, grunnerverv, anbudsgrunnlag.

RV 308 g/s-veg Kirkeveien: Arbeidene pågår. **Sykelbyen Tønsberg/Nøtterøy, kommunal veg Ollebukta:** Vi ruster opp det indre havneområdet i Tønsberg. Gangbanen bygges i treverk og sykkelbanen skal anlegges i rød asfalt.

Fv 469: Slangenveien: Videreføringen av g/s-vegnettet fra Jernbanegt. til Stoltenbergsgt. starter opp uke 34/35.

Gratulerer

50 år

Anne-Berit Askestrand, 1.9.

Kåre Aasestad, 25.9.

Thorleif Holm-Olsen, 26.10.

75 år

Kittil Lien, 11.9.

Jørgen Søgård, 18.9.

Kåre Eik, 14.10.

80 år

Simon Eilertsen, 3.9.

85 år

Sigurd Andersen, 27.9.

Velkommen

Bent Gunnerød, fagarbeider anlegg

Anders Vegger, fagarbeider anlegg

Frode Eriksen, fagarbeider anlegg

Tore Dybendal, fagarbeider anlegg

Evelyn Aasrum, praktikant fellestj.

Ole F. Brunæs, byggeleder anlegg

Siri Leiros, kont.fullm. maskin (engasj. 1 år)

Mette Myhre, kont.fullm. fellestj.(engasj.ut året)

Endring av arbeidsområde

Taran C. Larsen, sekretær anl. Barstad (engasj.3 år)

Anette Avner, kont.fullm. anlegg (vikar)

May Britt Lian, kont.fullm. Ås vegstasjon (vikar)