



Aktuell!

Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte



Nye metoder gir nye muligheter i målearbeidet. På bildet: Jarle Akselsen i arbeid i nordfylket.

Satelittmålinger for ny E 18 i nord

De måtte ta natta til hjelp, folkene fra grunnseksjonenn og anlegget som målte inn fastmerker for nye E 18 i nordfylket. Bare da var nemlig NAVSTAR GPS- satellittene i en slik posisjon over Norge at arbeidet kunne utføres. - Vi har stor tro på det nye utstyret, sier Karl Helge Askim på Grunnseksjonen som leder prosjektet. Utstyret har en nøyaktighet på en millimeter pr. kilometer!

Side 6

Gul bil lærer
kjøreelev rund-
kjøringsatferd

Side 3

Kinesere i Stokke

Side 5

Aage svarer Rolf

Side 7

Gs-veg på
Nykirke

Side 8

Vestfolder'n på
Solum

Side 9

Møte i vegarbei-
derforeningen

Side 10 -11

Biltilsynet utreder

Side 16 -17

Bjørvik-utvalget

Side 18



Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

Utgitt av
Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 323, 3101 Tønsberg

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød,
Tore Jan Hansen,
Kåre Holtung,
Trygve Larsen
Johan Lepperød

Sats&lay-out:
Statens vegvesen Vestfold

Trykk: ELO Grafisk,
Østre Halsen, Larvik

Opplag: 700

Redaktøren mener:

Nye utfordringer for Vestfolder`n

Da Tønsbergs Blad økte sitt opplag kraftig etter Vestfold Arbeiderblads konkurs uttalte redaktøren på lederplass at han så på opplagsøkningen som et resultat av *den gode kvaliteten* i hans eget produkt. Om dette kan man mene hva man vil, vi vil imidlertid være mer forsiktig med å skryte over vårt produkt. Til det vet vi altfor lite om hva våre lesere mener om det bladet de får mellom hendene en gang i måneden.

Ved inngangen til 1990 lovde vi at vi skulle satse mer på "grasrotreportasjer" i året som kom og dermed kansk-

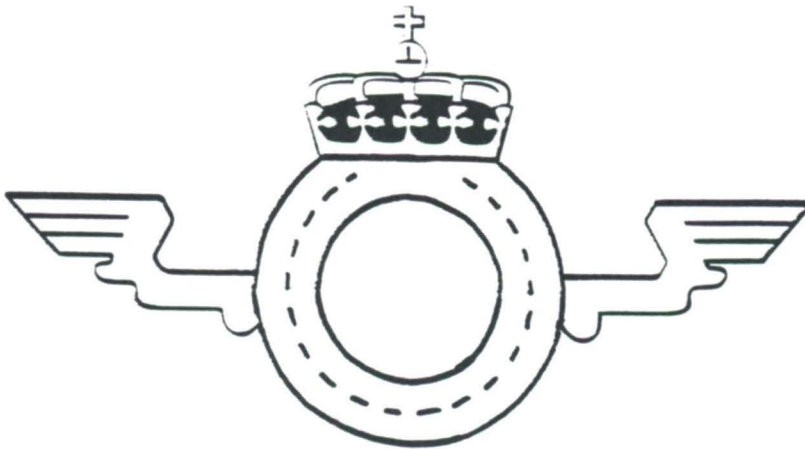
je gjøre bladet mer interessant for de som ikke er så overvettes interessert i hva som skjer på vegkontoret. Da redaksjonen ble styrket med en halv midlertidig stilling i vår, ble da også denne satt spesielt inn på "utestoff". Jorun har besøkt de fleste anleggs- og større vedlikeholdstiltak vi har gående i fylket og knyttet mange viktige kontakter. For neste år må det bli et mål å også følge opp biltilsynets daglige virksomhet bedre.

Andre satsingsområder for Vestfolder`n i 1991 blir lay-out og bildekvalitet. Vi må se nærmere på bruken av

farger, men dette blir også et kostnadsspørsmål.

1991 kan bli et svært viktig år for Statens vegvesen Vestfold. Sannsynligvis blir det oppstart i nordfylket, E 18 i Stokke kan bli åpnet, vi skal ha organisasjonsdebatt og kanskje også omorganisering. Vegkontoret skal trolig bygges om og renoveres. Biltilsynet skal gjøre ferdig sin store satsing "Biltilsynet mot år 2003". Spennende ting skjer også i vedlikeholdet. Kanskje står vi foran en sprek debatt om omfanget av salting i vintervedlikeholdet. Vestfolder`n følger med!

Det måtte jo ende slik!



I dag avslutter vi vår serie med nye og mer eller mindre vanvittige rundkjøringer. Og hva passer vel bedre enn å avslutte med Vegvesenets nye logo som direktoratet nå har fastsatt. Logoen erstatter "kråka" fra 1. januar.

Onde tunger vil ha det til at vår anonyme hovedbidragsyter, Espen Alme, har en spesiell interesse av å sverte rundkjøringene i og med at han til daglig er mest opptatt lyskryss. Rundkjøringene truer jo mannens levebrød, er det enkelte som har hevdet. Selv blir vi sittende igjen med et knagende spørsmål: Har vi latt oss bruke i en privat kampanje for å gjøre slutt på etatens satsing på rundkjøringer? Hva vet vi? Vi tør i alle fall ikke lenger bøye oss i (asfalt)støvet!

Eksemplarisk i rundkjøring

-Personligheten avspeiler seg i kjøreatferden, sier biltilsynets Rolf Sikveland (t.h.) til Gunnar Moen, som ganske uvitende ga en kjørelev en demonstrasjon av riktig atferd i rundkjøringer.



En gul lastebil fra vegvesenet ble observert fra en skolebil med Rolf Sikveland fra biltilsynet i baksetet i en rundkjøring på RV 312 på Sem. Denne kjøringen var så eksemplarisk at vi har lyst til å fremheve denne sjåføren som en ung og frisk representant for vegvesenets kjørepersonell.

Jorun Sætre Bringaker

Onsdag 3. oktober i år kjørte en kjøreskolebil i rundkjøringen på RV 312 ved nye E 18 på Sem. Eleven i bilen er i en opplæringsfase og sitter med oppgave å lese trafikkbildet. I dette trafikkbildet ser hun er gul lastebil fra vegvesenet som kjører inn til rundkjøringen. Farten og plasseringen forteller henne at hun får tid på seg til å se og registrere hva sjåføren i den gule bilen gjør. Han kommuniserer med

menneskene i kjøreskolebilen med den måten han kjører på. Selv om han har klart fra sin venstre side kjører han på denne måten. Det er det som er så uvanlig. Dette forteller oss hvordan denne personen tenker når han kjører bil.

Eleven uttrykte tilfredshet med at det fantes fornuftige bilførere blant vegvesenets sjåførere. Hun reagerte svært positivt på denne kjøringen.

Hvem er så denne personen? Jo, det er Gunnar Moen. Han har vært ansatt hos oss i ca. 4 år. Han begynte som lærling og har nå sitt daglige arbeid ved anlegget, brugjengen. Lastebilen som han kjørte den dagen har han kjørt i ca. 1 år.

Han ble observert den dagen av en person som er tilknyttet biltilsynsavdelingen ved vegkontoret. Han heter Rolf Sikveland og er ansatt (engasjement) for å drive pedagogisk vegled-

ning blant kjørekolene i Vestfold. Sikveland satt i baksetet i bilen fra kjøreskolen og hadde derfor oversikten over hva som skjedde samtidig som han registrerte nummeret på bilen, klokkeslett osv.

Vestfolder'n tok en prat med Gunnar Moen sammen med Rolf Sikveland. Han ble spurt om han kjører annerledes med vegvesenets bil enn han gjør med sin private bil. Det trodde han egentlig ikke, men kanskje det var noe i det. Han fortalte at han ikke har fått noen impulser om hvordan han skal kjøre denne bilen. Det er hans vurdering om hvordan han skal kjøre i enhver situasjon. Men hvorfor kjører Gunnar Moen som han gjør? Jo, han er en rolig type og vi kan med det si at personligheten gjenspeiler seg i kjøreatferden. Han kjører på denne måten fordi han bryr seg om ting, han er på den måten sosial i sin atferd i trafikken.

Mange slags produktivitetstiltak

Jeg ryddet i "gamle" papirer her en dag; - jeg innrømmer at det trengs en gang i blant og kunne for så vidt være tema godt nok. Ryddingen bragte imidlertid for dagen et brev med overskriften "Oppsummering av produktivitetsskampanjen 1982". Innholdet i brevet var heller magert, og tiltakene fra dengang har neppe fått vesentlig betydning for produktivitetstiltakene.

Litt forenklet sier vi at produktivitet er forholdet mellom ressursene vi setter inn og resultatene vi oppnår. Hvordan er så produktiviteten vår i 1990? Takket være bonuslønnssystemet i vegarbeidsdriften kan vi nå vise til konkrete produktivitetstiltak og produktivitetstiltak. Sant å si så er jeg verken for eller mot bonuslønn, men er noe skeptisk til om "verden" har kommet så mye lenger. Å skille ut en liten del av virksomheten vår som "produktiv" og honorere for dette resultatet spesielt, virker urettferdig overfor helheten, spesielt i et økonomioppfølgingssystem som ikke er tilrettelagt for dette.

Henvendelser jeg har fått bekrefter også skepsisen: "-er vi på veg tilbake i 1970-åra og trynetilleggene?", "...hvorfor får han og ikke jeg, er ikke vi produktive vi da?" Vel motforestillinger må vi regne med og ordningen er jo også en prøveordning som skal evalueres på godt og vondt.

Men vi har andre produktivitetstiltak som fort glemmes og som for 1990 betyr langt mer enn bonuslønnssystemet. Den gjennomsnittlige ledighet i stillinger (pålagt fra sentralt hold) betyr redusert ressursforbruk i størrelsesorden

ca. 3/4 mill. kr. Videre legges det inn en 3 % produktivitetstiltak i bevilgningen for varer og tjenester som betyr reduserte ressurser tilsvarende 1/3 mill. kr. I tillegg har vi noe dobbelt gledelig, - et meget lavt sykefravær som i gjennomsnitt ser ut til å bli ca. 4 % for hele Statens vegvesen Vestfold. (Dette er ca. halvparten av fraværet i 1987). I kroner betyr dette at bedriften vår har hatt ca 2,5 mill kr. mer å sette inn i produksjonen i år enn for tre år siden.

I denne forbindelse var det interessant å lese en artikkel i "Arbeidervern" nr. 5/90 hvor man i Hedmark fylkeskommune forhandler om bonus som følge av lavere sykefravær. Artikkelen forteller bl.a. at hovedavtalen (mellom Kommunenes sentralforbund og de ansatte i fylker og kommuner) gir rett til å forhandle om bruk av ressurser som blir frigjort ved produktivitetstiltak, og redusert korttidsfravær er definert som tegn på produksjonsøkning. Ut fra ovennevnte og siden det går mot juletider hadde det vært en meget stor glede å kunne gi alle i Statens vegvesen Vestfold en produktivitetstiltak tilsvarende 8 - 10.000 kr, for den ressursgevinsten har dere gjennom lavt fravær tilført virksomheten i 1990.

Med takk for et produktivt år i 1990 ønskes en god jul til alle.

Per Vaadal

Vegvesenets årsfest 1991

Vi feirer oss selv med stil, alle "gule" i Vestfold på ett Brett!!! Dette gedigne arrangementet vil gå av stabelen (men ikke av hengslene?) på

GRANERØD HOTEL i Sandefjord lørdag 9. februar

For en egenandel på omkring 100 kr får du:

- * TRANSPORT til og fra (oppsamlingsbusser)
- * En bedre MIDDAG med drikke, kaffe, dessert
- * Sprell levende MUSIKK av god kvalitet
- * En UFORGLEMMELIG LØRDAG i trivelige lokaler, god plass og ... ja, resten bestemmer du selv.

PÅMELDING gjør vi unna like over nyttår, men sett av dagen alt nå!!! Joda, dette er selvfølgelig frivillig!!! GRO og JAN P. kommer sannsynligvis heller ikke, men "NIVÅ 1" bør være en fullgod erstatning.

Arrangementskomiteen

Sett av dagen!

Eksotisk i Stokke

6. november hadde E 18-anlegget i Stokke besøk av en gruppe på ti kinesiske vegingeniører. Kineserne var veg- og prosjektsjefer fra Shandong-provinsen 500 km. sørøst for Beijing. Provinsen, som har 80 millioner innbyggere, skal nå bygge sin første motorveg, og dette var bakgrunnen for studieturen til Stokke.

Erik Thomassen

Kineserne var på et fem ukers besøk i Danmark. Det danske Vejdirektoratet har en samarbeidsavtale med Kina. Av naturlige grunner måtte man imidlertid til Norge for å se hvordan motorveger bygges i fjell.

Besøket startet på Ås, hvor man besøkte biltilsynsstasjonen og vegstasjonen med trafikkstyringsrommet. Etter lunsj bar det så ut på E 18. På Semspar-sellen fikk man bl.a. studere betongdekket og rasteplassen på Gulli. Derfra dro man til skjæringen ved Asketraet på Stokke-anlegget. I følge Leif Q. Hartøft fra Vejdirektoratet i Danmark som fulgte med på turen til Norge, var kineserne spesielt interessert i hvordan man lager tunneler og sprenger i fjell, og motorveger i norsk fjell er svært like de man planlegger i Shandon-provinsen.

Fra Asketraet kjørte man gjennom linjen og sør til Gjennestadmyra hvor det foregikk stabling av superlette



Kineserne som besøkte Stokke-anlegget skal bygge motorveg i Shandong-provinsen.

masser da kineserne var på besøk. Guide på anlegget for den meget vitebegjærlige gruppen var Leif Kjølén. Inntrykket var at avstanden mellom norsk vegbygningsteknologi og forholdene i Kina hvor en mye større del av arbeidet gjøres manuelt, var stor.

Kineserne viste for eksempel stor interesse for bruken av knuseverk og vår måte å sprengre på.

Besøket i Norge varte en uke. Foruten i Vestfold var gruppa i Vegdirektoratet og i Trondheim og Molde.

Ny landmålingsmetode: GPS-målinger i nordfylket



Etter fire netter med satellittmålinger er fortsatt formen på topp. Samlet rundt utstyret f.v Anita Lie, Karl Helge Askim, Jan Egil Lund og Jarle Akselsen.

I september tok Vegvesenet i bruk satellittbasert måleutstyr i nordre Vestfold. Målingene ble foretatt langs den nye E-18-traseen i området Hanekleiva-Hillestad. Prosjektleder Karl Helge Askim ved grunnseksjonen har stor tro på det nye utstyret, ikke minst fordi det gir flere muligheter i forhold til tidligere.

Hensikten med målingene var å opprette fastmerker langs deler av den nye veilinja i nordfylket. Punktene er nødvendig for utstikking av vei, innmåling av grenser og annen kartlegging. Det ble etablert 6 nye punkt i tillegg til at det ble foretatt en forsterkning av det eksisterende grunnlagsnettet i området.

Måleutstyret benytter seg av satellitter som går i bane ca 20 000 km ute i verdensrommet. Satellittene er amerikanske, og betegnes NAVSTAR GPS

(Global Positioning System). Sammenliknet med tradisjonelt landmålingsutstyr er det flere fordeler ved denne type måling.

I og med at vi her stiller opp antenner istedenfor kikkert og prismer, er det ikke nødvendig med sikt fra punkt til punkt. Dette vil i praksis si at man kan måle avstand og retning mellom to punkter på hver side av en åsrygg.

Utstyret krever derimot delvis fri sikt mot horisonten, og dette må tas hensyn til ved lokalisering av punktene. Vær og vindforhold spiller ingen rolle ved bruk av GPS. Instrumentene måler like nøyaktig uansett værtype og opererer med en nøyaktighet på en millimeter per kilometer.

Målingene i nordfylket ble utført i løpet av fire netter. Dette var nødvendig for å få best mulig satellittdekning. Seinere vil NAVSTAR-systemet bli tilgjengelig hele døgnet.

Nettene fortonet seg stort sett likt. Vi var oppdelt i tre grupper som var

utplassert på hvert sitt punkt. Det gikk greit å rigge opp utstyret selv om det var mørkt, og i de fleste tilfeller var det mulig å kjøre bil nært opptil punktet. Utstyret var enkelt å betjene, og det eneste vi behøvde gjøre på hvert sted var å stille opp stativ, sentrere antenna og programmere mottakeren. Deretter peilet antenna inn satellittene og de nødvendige data ble lagret.

Første måling startet klokka 00.30. Vi målte i to timer på hvert sted og kunne avslutte rundt 8.00-tiden om morgenen.

Det er samarbeidsavtale mellom Statens kartverk og Vegdirektoratet som gjør det mulig for Vegvesenet å låne utstyr til dette bruket. Både Statens kartverk og Vegdirektoratet stilte forøvrig med folk til målingene hele uka. Grunnseksjonen møtte med Karl Helge Askim, Jan Egil Lund, Jarle Akselsen og Anita Lie. I tillegg stilte Niels Anton Lindsholm, Kristin Sande, Geir Magne Bø og Ole Brunæs fra anleggsavdelingen en natt hver.

Debatt:

Trafikksikkerhet - hva er det?

I en større artikkel i Vestfolder'n, november 90, slår Rolf M. Hagen fast at fysiske tiltak på vegnettet neppe har trafikksikkerhetsmessig virkning totalt sett. Statens vegvesen har investert milliarder til ingen nytte for trafikksikkerhetsarbeidet - kanskje tvert imot.

Utgangspunktet for Rolf er at han har lest en forskningsrapport fra TØI; "Trafikkulykkes drivkrefter". Rapporten kom i november 89 og resulterte i en nyansert mediadekning som førte til at Vegdirektoratet sendte ut en pressemelding. Denne pekte på at TØI selv har forsøkt å korrigere den nyanserte mediadekningen og gjengir videre konklusjoner fra TØI's Trafikksikkerhetshåndbok. Her påviser man gode resultater av en rekke former for fysiske tiltak på vegnettet.

For meg virker det som om Rolf har lest rapporten som "fanden leser bibelen" - og når "bibelen" heller ikke helt holder mål blir resultatet ennå verre.

Det er selvfølgelig vanskelig og dristig å kritisere en forskningsrapport, men det må være lov å stille enkelte spørsmål ved en analysemetode som bl.a. fører til følgende konklusjon (med forbehold): Økende vinforbruk har en tilsynelatende gunstig effekt på antall personskader i trafikken. "Forskerne" har en rekke forklaringsmodeller, bl.a. at vindrikkene - i motsetning til øl - og brennevinsdrikkene - tar hensyn til sin nedsatte kjøreferdighet. Han/hun kan altså ha et mer ansvarlig forhold til bilkjøring og alkohol enn andre promillekjørere! Hva sier ikke Brita B. hver søndag formiddag i P2: Slååå den!

I trafikksikkerhetsarbeidet har vi tre grupper av årsaksforhold: trafikanten, kjøretøyet og vegen. Årsaken til ulykken ligger i en eller flere av disse faktorene. Det er viktig at vi i det

samlede trafikksikkerhetsarbeidet tar for oss alle tre faktorene. Det er summen av det samlede arbeidet som gir resultatene. Dessverre har vi varierende kunnskap om effekten av forskjellige tiltak. Vi må ofte arbeide ut fra tro på de virkemidlene vi setter inn.

Det er også svært viktig at vi samarbeider om de virkemidlene vi har innen etaten vår: fysiske tiltak, vegvedlikehold, trafikant, kjøretøy og informasjon. I tillegg må vi drive et utstrakt samarbeid med og støtte til andre som driver sitt arbeid: politi, Trygg Trafikk, skoleverket, kommuner m.v.

Samarbeid mot et felles mål krever imidlertid respekt for hverandres vir-

kemidler. Det er helt uholdbart bare å tro på sine egne virkemidler. Det er her jeg stiller det største spørsmålstegnet ved Rolfs artikkel. Han avskriver først all fysisk trafikksikkerhetsarbeid for så å sette sitt eget arbeid med trafikanten helt i sentrum. Dette er det motsatte av å skape en nødvendig samarbeidsånd.

En sak er det dessuten å diskutere intern prioritering av virkemidler, en annen sak er det å sende sitt ensidige syn ut til alle Vestfolds aviser som i dette tilfellet.

Jeg er for øvrig enig i at trafikkopplæring er svært viktig og at den bør styrkes vesentlig.

Aage H. Carlsen



Det er ingen tvil om at fysiske trafikksikkerhetstiltak virker, sier Aage H. Carlsen i denne svarartikkelen på Rolf M. Hagens artikkel i forrige nummer av Vestfolder'n.

God framdrift på Nykirke



Farbar gs-veg til nyttår om været holder, lover Tormod Sandene (t.v.) og Kai Larsen for riksveg 310 Kopstad - Nykirke

Vestfolder'n har denne gangen vært en tur på Nykirke for å snakke med de som jobber på gang- og sykkelveganlegget på RV 310. -Hvis været holder, regner vi med å ha undergangen og gang- og sykkelvegen farbar innen utgangen av 1990, sier Kai Larsen, som er anleggsleder på stedet.

Jorun Sætre Bringaker

Gang- og sykkelveganlegget på RV 310 på Nykirke er i full gang. Anlegget består av en undergang, ca. 1100 m gang- og sykkelveg og støyskjermer. Strekingen er fra E 18 og ned til jernbanen i øst. Veggen er innsnevret med ca. 1 m. I planene er det også beregnet en avkjørselsregulering.

I tiden fram til nyttår regner de med å være ferdig med undergangen og få gjort gang- og sykkelvegen ferdig gruset. Når det gjelder asfalteringen, så avhenger det av været i vinter. Blir det dårlig vær og mye snø, må asfalteringen vente. Oppussingen av anlegget regner de med å få gjort på vårparten.

Vi har valgt å ta jobben med støyskjermer i egen regi. Det dreier seg om en lengde på ca. 320 m tilsammen på begge sider av vegen. I tillegg kommer støyskjermer ved et gammelt hus i nedre del av strekingen. Dette arbeidet er tenkt startet opp i januar - februar.

Kai Olav Larsen er ansvarlig for anlegget. Halvor Garvik er driftsansvarlig med Tormod Sandene som formann. Med seg har Tormod Per Olav Vierød. Han var ikke tilstede da

Vestfolder'n var på besøk, han går på kurs hver torsdag. Vi har også innleid mannskap, to gravemaskiner og to lastebiler. Denne gjengen driver to småanlegg samtidig. Det foregår nemlig også breddeutvidelse på RV 303 på Vear.

Dette anlegget har en kostnadsberegning på ca. 2,8 mill. kr. Til disposisjon i år var det beregnet 1,2 mill. kr, men den ble forhøyet til 1,4 mill. kr.

Takk for oppmerksomheten på min 60-års dag!

Artur Bukten

På utekontrollstasjonen på Solum var det 21., 22. og 23. november full aktivitet med kontroll av tunge kjøretøyer. Biltilsynet i Horten var med på denne utekontrollen. -Dette er bra for miljøet og gir oss i Horten en god praktisk erfaring, sier Stein Erichsrud.

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n var på plass torsdag 22. november på ettermiddagen og fikk være med på kontroll av tunge kjøretøyer. På plass på Solum var Stein Erichsrud fra Biltilsynet i Horten, Martin Visnes og Ole Gunnar Anundsen fra Biltilsynet Telemark. Dette er ikke bare et samarbeid mellom stasjonene i Vestfold, men også et godt samarbeid over fylkesgrensen. Ole Gunnar Anundsen er stasjonert på Solum og liker seg veldig godt og mener at samarbeidet fungerer bra. - Det kreves selvfølgelig endel mer administrering, både når det gjelder det budsjettmessige og samordning ellers, sier Anundsen.



-Vi kan av erfaring plukke ut de som trenger en sjekk på bremsene, sier Martin Visnes

De som er fast stasjonerte fra Vestfold på Solum er Martin Visnes, Arnfinn Eriksen og Magne Hagejordet. Av de var det bare Martin Visnes som var på vakt denne ettermiddagen. Stein Erichsrud hadde hatt sin vakt og skulle gå av da vi kom. Han mente at han hadde godt av litt praksis her på Solum. Biltilsynet i Horten har så få folk at det er vanskelig å ha en utekontroll uten samarbeid med andre. Ofte har de kontroller sammen med lensmannsetaten. Det å være med på kontroller av slik art som på Solum ga han en god erfaring i sitt arbeid. Det er Bjørn Flåten og Stein Erichsrud fra Biltilsynet i Horten som er med på utekontrollene på Solum.

Ettermiddagen var ganske rolig, det kom kjøretøyer inn puljevis. Vekta ble kontrollert hos alle. Ellers er det kontroll av sikring av last, kjøre- og hviletid og bremseprøver det går mest på. Det var en stor tung doning som ble

Stasjonene samarbeider om tungbilkontroll

bedt om å kjøre rundt for å få tatt en bremseprøve - en såkalt stikkprøve. Og det viste seg at Visnes hadde antatt riktig. Etter møysommelig kontroll av bremsen på alle hjulsett, viste det seg at det var meget ujevne bremsen på tilhenger. -Vi kan etter så lang erfaring med kontroller, plukke ut de som trenger en sjekk, sier Visnes. Noen sjåfører og firmaer kjenner de godt og vet at de stiller bilene sine, men andre er mer likegyldig når det gjelder ved-

likeholdet. Resultatet av undersøkelsen ble skrevet ut og sjåføren ble bedt om å reise rett til verkstedet med bilen.

-Hvordan er det tekniske vedlikeholdet på tunge kjøretøyer, spurte vi Visnes. -Det er stort sett bra, men vi finner ved stikkprøver ofte ujevne og svake bremsen, særlig gjelder det på hengere, sier Visnes, og legger samtidig til at standarden stort sett er god.

Ledelsen møtte NAF-medlemmer:

Livlig medlemsmøte i Vestfold vegarbeiderforening

Tirsdag 13. november 1990 hadde Vestfold vegarbeiderforening medlemsmøte på Ås vegstasjon. Det ble et livlig møte der flere viktige saker og problemer ble tatt opp, noe som formannen Øivind Myhre sa han hadde håpet på i sin innledning.

Jorun Sætre Bringaker

Oppslutningen om medlemsmøte i Vestfold vegarbeiderforening 13. november var meget stor. 35 personer hadde avsatt denne kvelden for i hovedsak å få informasjon fra ledelsen om hva slags planer som foreligger i Vegvesenet i tiden framover og ta opp endel enkeltsaker som de mente ledelsen burde få del i.

Johan Lepperød, Nils I Skjevik og Ivar Wulff var invitert til å holde innlegg på møtet. Oppsynet var også invitert til dette møtet.

Temaer som var satt opp på forhånd var:

Morgendagens vegetat - visjoner og mål, driftsform på E 18 i nord, bemanning, engasjementstillinger i driften, utviklingen for vinterberedskapen, mediabruken/omfang/nytteverdi.

Øivind Myhre ønsket alle velkommen til møtet. Han syntes det var hyggelig at så mange kunne komme. Siden dette møtet var beregnet

å dreie seg om Vegvesenets framtid, mente Myhre det var viktig at alle tenkte sammen. Vi må se i øynene at vi går mot tøffere tider, sa Myhre og refererte til Erik Thomassens innlegg i Vestfolder'n nr 5. Hans savnet også en intern debatt om bemanning og at samarbeidet mellom organisasjonene burde bli bedre.

Johan Lepperød innledet sitt innlegg med ordet "visjoner" - vi må se den store sammenhengen i det vi gjør, sa Lepperød. Han nevnte to viktige dokumenter som vil komme til å bety mye for oss i tiden framover. De to dokumentene er: Strategiplan for utredningen av NVVP 1994-97 og Bjørviksutvalgets rapport om omorganisering av vegkontorene. Hva slags tjenester skal Vegvesenet gi samfunnet i tiden som kommer? Vi bør være et kompetansesenter når det

gjelder veg- og vegtrafikk i fylket, sa Lepperød. I arbeidet mot en slikt mål må alle engasjere seg. Han håper i den forbindelse på innspill fra alle organisasjonene.

Mye vil dreie seg om E 18 i nordre Vestfold, men vi må vise oss som en mangfoldig etat. Vedlikeholdet vil spille en langt viktigere rolle enn de har i dag, bl.a. med bedre service til trafikantene.

Skjevik supplerte litt om vedlikeholdet. Det er viktig å utvikle en effektiv trafikkrettet driftsorganisasjon med sterk vekt på brukernes behov for service, sa Skjevik. Aktuelle oppgaver for vedlikeholdet i byene? Hva med g/s-vegene, skal vi overta vedlikeholdet der? Dette er noe vi må ta stilling til i den nærmeste tiden.



Medlemsmøtet i vegarbeiderforeningen spente fra de store visjonene til de praktiske problemene i det daglige. F.v. Nils Skjevik, Johan Lepperød, Øivind Myhre og Ivar Wulff.



Forseringen av E 18 i Stokke ble kommentert og Wulff nevnte at de tillitsvalgte hadde vært aktivt med å foreslå forsering. Han startet sitt innlegg med en bevilgningsoversikt hvor det gikk tydelig fram hvor mye vi hadde å gå på til E 18 i nord. Det er selvfølgelig en del usikre faktorer med hensyn til bevilgningene i årene etter 91 og 92. - Vi må vise konkurransevne, vi har mye å gå på når det gjelder egenregikalkyler, sa Wulff. Han orienterte litt om bemanningsplanene i nord. - Det viktige er ikke å øke bemanningen, men å bruke bemanningen riktig og lønnsomt. Han kunne ikke se behovet for å ansette mange flere folk når bevilgningsutsiktene er såvidt uklare.

Skjevik var også inne på bemanningsplanene for vedlikeholdet. Planene var å holde bemanningen på stasjonene på rundt 18 - 20 personer. Han mente det var viktig at vedlikeholdet viste seg konkurransedyktig, noe som vi har vist i forbindelse med nettsikring i Holmestrandfjellet Vedlikeholdet består av en fin og godt sammen-

satt gjeng aldersmessig og Skjevik så ikke for seg noen stor omorganisering i drifta.

Etter at Skjevik hadde avsluttet sitt innlegg var det mer aktivitet i salen. Problemer angående stikkingen på E 18 anlegget i Stokke ble det brukt en del tid på. Her kom det fram ting som ikke ledelsen var helt klar over. Wulff lovet å ta dette opp så raskt som mulig, slik at det skulle bli en bedring. Stikningsarbeidet er en meget viktig del av anlegget, var det flere som sa. Kommentarer som gikk på at stikkejobben var undervurdert, kom også fram på møtet. Men de ville presisere at kritikken ikke gikk på personer, men på stikningsfunksjonen generelt. Den er for dårlig, mener de som har sin daglige jobb ute på anlegget i Stokke.

Vinterberedskapsen var et aktuelt tema nå rett før vintersesongen. Skjevik nevnte at det skal nedsettes en gruppe før neste sesong som skal se på eventuelle endringer som skal gjøres.

Siste post på programmet var mediabruk. Lepperød mente at det å bruke media riktig var viktig. Nå må vi vise at Vegvesenet ikke bare skal drive med anlegg i nordre Vestfold. Andre oppgaver er like viktig. Vi må komme media i forkjøpet da får vi den riktige vinklingen utad.

Til slutt oppsummerte Thv. Kittelsen hva som hadde kommet fram på møtet.

Øivind Myhre takket alle for fram-møtet og fin debatt og deltakelse. Det var godt å få luftet noen av de nære problemene vi hadde å slite med, sa Myhre som avslutning. Og ga Lepperød, Skjevik og Wulff hver sin konfekteske som takk for at de ville stille opp en kveldsstund på Vestfold vegarbeiderforenings medlemsmøte.

Vegdirektøren:

Statens vegvesen en effektiv konkurransefaktor i norsk vegbygging

Fra entreprenørhold har man i det siste skjerpet tonen i kritikken av Vegvesenets anleggsdrift i egen regi: "Vegvesenet sløser bort 1 milliard". "Det må bli slutt på Vegvesenets monopol". Fra samme hold er det antydnet at man kan spare 20% av anleggsbevilgningen hvis Vegvesenets drift innstilles. I et annet tilfelle er den mulige innsparingen tallfestet til 3 milliarder pr. år. Dette er hittil høyeste bud, og det tilsvarer omtrent årets samlede anleggsbevilgning, så her er det friske utspill.

Eskild Jensen

Begrunnelsen for kritikken er at med mer konkurranse vil effektiviteten øke, og staten sparer penger.

En interessant trekk i utviklingen er at forskjellen mellom entreprisedrift og Vegvesenets egen drift er blitt mye mindre nå enn for noen ti-år siden. Bruk av underentreprenører, innleie av maskiner, og bruk av industriproduserte elementer m.v. er blitt mer og mer vanlig. Moderne anleggsledelse i dag består i stor grad av den overordnede planlegging og tilrettelegging, og av å administrere underentreprenører og -leverandører. Det ser ut til at

denne tendensen forsterkes. Dette gjelder både for entreprenørene og for Vegvesenet.

De økonomiske ringvirkninger av et veganlegg i et distrikt er naturligvis de samme enten anlegget drives av entreprenører eller Vegvesenet. I begge tilfeller gir anlegget jobber til lokale maskineiere og lastebileiere, og det gir avsetning for byggevareprodusenter og -leverandører.

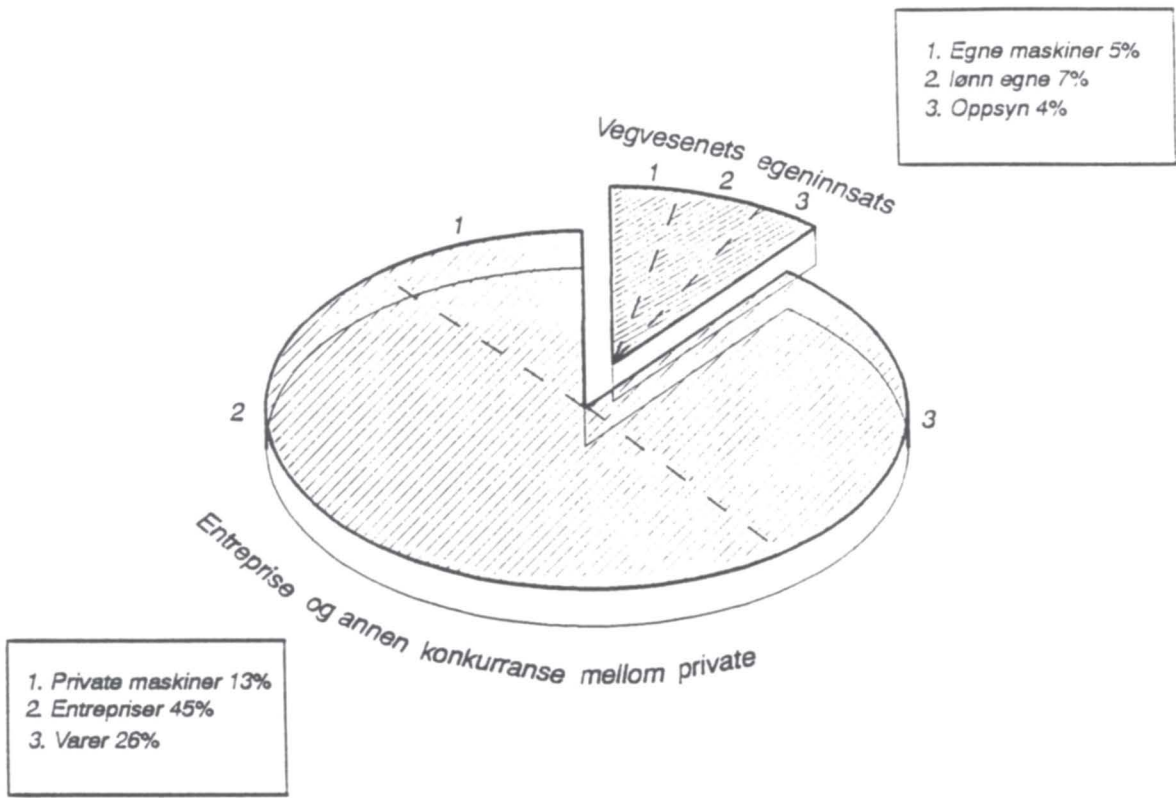
Noen ord om størrelsen av det markedet vi diskuterer, og fordelingen av det. I 1989 ble det utført anleggsarbeid

på riks- og fylkesvegnettet for i alt 5300 mill. kroner. Da er grunnverv m.v. for 400 mill. kroner. Arbeidene fordelte seg slik: Private entrepriser 45 %, Vegvesenets egenregi 55%. Deler vi opp Vegvesenets andel, vil vi se at 2050 mill. av de 2900 millioer etaten disponerer til egenregidrift går til private underentreprenører, maskineiere og vareleveranser.

Denne oversikten viser hvor ukorrekt det er tale om et statlig monopol. Vegvesenets bruk av private underentreprenører, vareleverandører, maskintjenester m.m. skjer like mye i



Eskild Jensen (t.v.) tar til motmæle mot private entreprenørers kritikk mot Vegvesenets egenregidrift. Her hilser han på Bjørn Sørli ved en befaring på Sem i mai i år.



1. Egne maskiner 5%
 2. lønn egne 7%
 3. Oppsyn 4%

1. Private maskiner 13%
 2. Entrepriser 45%
 3. Varer 26%

Av Vegvesenets investeringer på 5300 mill kr. er 84 % omsatt ved konkurranse mellom private

en konkurranseprosess som om jobben hadde gått i entrepriser. De arbeider som utføres av Vegvesenets egne maskiner og mannskap utgjør 850 mill. kroner, dvs. 16%. Dette er den rene egedrift.

I de senere år har Vegvesenet engasjert seg i direkte konkurranse med entreprenørene gjennom de såkalte "egenregikalkyler". Her simulerer vi etter beste evne de samme rammevilkår for våre egne anleggsheter, som entreprenører har. Det er teoretisk og praktisk umulig å få alle rammevilkår helt like. På noen områder har entreprenørene en viss fordel, på enkelte andre områder Vegvesenet. Entreprenørene er lite begeistret for at Vegvesenet regner egenregikalkyler, og dette til tross for at de snakker varmt for konkurranse. For Vegvesenet har egenregikalkylene hatt flere positive effekter, og vi har som mål at 15% av anleggsvirksomheten skal utføres etter egenregikalkyle i løpet av Vegplanperioden 1990-93.

Hvordan er våre erfaringer hittil? Når det gjelder veganlegg har vi hittil

i 1990 deltatt i konkurransen om 75 anlegg på i alt 410 mill. kroner. Av disse vant vi 24 og tapte 51. Vi har altså vunnet ca. 1/3 av de konkurransene vi har deltatt i, og dette er svært bra i forhold til det en privat entreprenør oppnår.

Også når vi studerer resultatene av de konkurransene vi tapte, synes jeg tallene er flatterende for Vegvesenet. Vi har som oftest ligget i tetgruppen blant anbyderne. Hvis vi spesielt sammenligner oss med de såkalte "riksdekkende" entreprenørene, så har vi på større jobber som vi tapte, i snitt ligget mindre enn 5% over den laveste antyder av disse. Det hører også med i bildet at andre "riksdekkende" entreprenører har ligget godt over Vegvesenet i pris på de samme jobbene. Dette viser at vi spiller i samme divisjon, og at Vegvesenets kostnadsnivå ligger i samme etasje som entreprenørene. Samtidig vet vi at med de nåværende dårlige tider i Norge er konkurransen knallhard, og flere entreprenører gir for tiden tilbud uten full dekning for avskrivninger og andre faste kostnader.

Når det gjelder asfaltproduksjonen og -legging er vi kommet lengst. Hovedanbudsrunden for asfalt i 1990 omfattet 150 kontrakter med en samlet anbudssum på 540 mill. kroner. Vegvesenet konkurrerte med egenregikalkyler om 32 kontrakter. Vi vant 21 av disse kontraktene på tilsammen 62 mill kroner, og tapte 11 kontrakter på tilsammen 71 mill. kroner.

En nærmere analyse av tallene viser at både ved de kontrakter vi vant, og ved de vi tapte var det ofte små marginer. Dette bekrefter - som for veganleggene - at vi konkurrerer i samme divisjon. Jeg vil også gjerne tilføye at vi for noen år siden oppnådde store prisfall i asfaltmarkedet i flere fylker etter at vi gikk inn som en konkurransefaktor for å påvirke markedet. I to fylker oppnådde vi mer enn 20% prisnedgang fra ett år til det neste. Når marginene mellom Vegvesenets asfaltpriser og de private leverandører i 1990 er blitt mindre, tar vi det som et uttrykk for at vi med våre egne asfaltverk har bidratt til å skjerpe den reelle konkurransen på markedet.

Forts. neste side

Operasjon miljø: Du har også ansvar!

av Sigmund Riis

FN's ekspertpanel på miljøvidenskapen har talt. Jeg velger å være såpass naiv at jeg tror de sitter med det meste som er verdt å vite om miljøproblemer. Konklusjonen er klar: Klimaet vil endre seg! Det er for seint å stoppe endringsprosessen. Vi kan imidlertid bremse forandringene hvis vi setter inn de rette tiltakene. Og det må skje nå! Igår! Det fins ikke lenger unnskyldninger for å utsette tiltakene noe mer enn det vi hittil har gjort. Signalene vi fikk om miljøforhold allerede for 10-15 år siden har stadig blitt forsterket og dokumentert, og de fleste av dem må idag betegnes som sannheter.

Det er ikke småtterier til utfordringer det snakkes om. Eksempelvis må vi antakelig halvere utslippet av drivhusgasser innen 10-15 år. Norges mål om stabilisering holder altså ikke.

Hvem har så ansvar for å sette i gang forvandlingsprosessen som må kalles ganske formidabel? Som regel hører vi at "Det nytter ikke hva lille Norge finner på / ofrer". Hva skal vi da si om lille meg?

Å skyve ansvaret over på politikere er også ganske vanlig. Men hvem har valgt disse politikere? Og hvem er det som bestemmer hvilke varer vi kjøper i forretningene? Hvem er det som bestemmer om vi skal ta bilen eller sykkelen når jobben ligger 5 km unna?

Det er sikkert mange forslag til svar på disse spørsmål. Desverre vil jeg si. Jeg tror vi må erkjenne at her dreier det seg om hver enkelt av oss og våre verdivalg. Og samvittighet. For hva skal vi svare våre barn(-ebarn) når de om 10-15 år spør oss hva vi gjorde for

å bedre en problemstilling vi så godt kjente til? Tør vi da svare at jeg orket ikke sykle 5 km? Eller at jeg ikke gadd å ha med et regntøysett på 100 gram i tilfelle en regnskur? Vil vi virkelig risikere å måtte innrømme en sløvhets og likegyldighet overfor faktorer som gjalt våre barns framtid? (Vår egen også forsåvidt, hvis vi da ikke allerede tror at verden går under innen 15 år.) Selvfølgelig erkjenner også jeg at sykling på enkelte strekninger er for farlig, bl.a. på glatt føre. Og det finnes ikke bussalternativ etc., etc.

For 98% av oss finnes det likevel mengdevis at små tiltak i hverdagen å ta fatt i. I dag!

Vis at du er oppegående! Bl.a. ved å bruke sykkelen. Mer! Hele året! Eller vil du vente til drivhuseffekten har gjort det mer behagelig??

Statens vegvesen en effektiv... (forts)

Selv om vi på denne måten dokumenterer Vegvesenets konkurransevne, vil likevel mange spørre om det er riktig at en statsetat opprettholder egendrift der hvor det er en stor - noen mener for stor - kapasitet i den private sektor.

Her er de viktigste grunnene til at Vegvesenet må beholde en viss mengde egenregiarbeid:

1. Utviklingsarbeid

Med det store omfang vegbygging har i Norge må Statens vegvesen være faglig på topp. Vi har lang tradisjon i å delta sammen med norsk industri og norske forskningsmiljøer i å utvikle ny teknologi. Dette forutsetter at vi også må drive en del i egen regi for å være faglig oppdatert til enhver tid.

2. Små arbeidsoppgaver

Mange anlegg er så små at det vil koste uforholdsmessig mye i tid og penger å

ha en full anbuds konkurranse. Det gjelder små utbedrings- og forsterkningsarbeider, trafikkisikkerhetstiltak m.v. Også på slike arbeider stiller vi selvsagt krav til produktivitet, selv om det ikke er anbuds konkurranse.

3. Beredskap

Når vi ser Vegvesenets anleggs- og vedlikeholdsarbeid under ett, er vår meget desentraliserte driftsorganisasjon av største betydning i beredskapssammenheng, både overfor ras, flom, ulykker og som en del av landets totalforsvar.

4. Kontroll på konkurransen

Selv om konkurransen i entreprenørbransjen er hard i dag, er det en urovekkende tendens til at det stadig blir færre konkurrenter i markedet. Antallet store entreprenørselskaper har stadig blitt mindre. Nå er det i praksis bare 3 igjen, og vi har også sett en økende tendens til samarbeid mellom firmaer om større kontrakter. Lenge

håpet jeg at et engasjement fra utenlandske entreprenører kunne styrke konkurranseklimaet. Men det har ikke skjedd. Det er bare fra Sverige det har vært en viss aktivitet, men i mellomtiden har flere av de store entreprenørene i Norge inngått ulike typer av ekteskap med store svenske firmaer, slik at vi heller ikke fra Sverige kan vente oss så mange gode, nye konkurrenter. I asfaltbransjen har det også funnet sted en sterk konsentrasjon på eiersiden, slik at vi også der er usikre på om det blir tilstrekkelig konkurranse i alle fylker. Der er for sent å skulle skape et nytt konkurransemiljø den dag fusjoner og samarbeidsordninger har redusert den reelle konkurranse..

På denne bakgrunn er det nødvendig at Statens vegvesen opprettholder sin aktivitet og styrker sin konkurransevne for å kunne holde oppe et levende konkurranseklima i anleggs- og asfaltbransjen.

Opplæring av sprengningsbaser



Nye forskrifter gjør at alle med sprengningsoppgaver må fornye sine sertifikater. Her er deltakerne på høstens kurs i Tønsberg i høst samlet.

Forskriftene til lov om eksplosive varer er endret med virkning fra 1.7.89 med en overgangsperiode på to år. På denne bakgrunn arrangerer vi et lokalt kurs for de som skal fornye/ta sertifikat kl. A eller B. Hos oss tar faktisk alle A-sertifikat.

Anne Hov

Etter 1.7.91 vil bare de med fagbrev innen bygg- og anlegg få sprengnings-sertifikat kl. A. I dag kan alle med sertifikat klasse A, B eller D innen denne dato fornye sitt sertifikat etter en forenklet ordning.

I tiden 30.-31. oktober og 6.-7. november ble kurset holdt i Tønsberg, med

en av lederne for firmaet Detonik as som instruktør. Det nye regelverket samt nødvendig dokumentasjon ble gjennomgått, samtidig som aktuell praksis ble diskutert.

Det var 19 deltakere i alt, og av disse er to fra Vegvesenet i Østfold, en fra stokke kommune og en er entreprenør som for tiden er innleid hos oss. (Disse dekker kostnadene selv.)

Fem av våre oppsynsmenn deltok også, uten å ha behov for å løse sertifikat, men fordi de trengte å få oppdatert sine kunnskaper. Kurset ble avsluttet med en fem timers skriftelig prøve som sendes Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern til godkjenning. På bakgrunn av bestått prøve vil sertifikat bli utdelt noe senere.

Strategiplan 1994-97: Vestfold trenger mer penger

Vestfold trenger fra 1350 til 1600 millioner kroner til vegsektoren i neste vegplanperiode. Dette går fram av første innledende runde i NVVP-arbeidet som nå er avsluttet med utarbeidelse av et eget strateginotat til Vegdirektoratet.

Øystein Ludvigsen

Av strateginotatet framgår det at bare få av de generelle målene direktoratet har satt for utviklingen i neste periode kan nås med den foreløpig antydde rammen på 1200 millioner kroner til investeringer og vedlikehold. Bare når det gjelder reduksjon i antallet støyutsatte boliger blir det mulig å nå målet, og da vesentlig på grunn av forutsetninger om lavere støy fra den fremtidige bilparken.

Mange av problemene i Vestfold er knyttet til områder som vil være høyt prioritert i årene framover. I strateginotatet fremheves spesielt en utilfredsstillende E 18 med økende preg av "flaskehals", ufullstendig hovedvegnett i byene (særlig Horten og Tønsberg) og det forhold at Vestfold er tett befolket og tett trafikert med mange byer noe som medfører betydelig miljø- og trafikksikkerhetsinnsats.

Situasjonen i Vestfold er også spesiell gjennom at det meste av investeringsbudsjettet i årene som kommer vil være bundet til ett prosjekt, nemlig E 18 i nordre Vestfold. Dette gir svært liten frihet til nye investeringer innenfor den ramme Vegdirektoratet har antydnet

Rammer på 1350 - 1600 mill. kr. vil gjøre det mulig å opprettholde S0-standard i vedlikeholdet, ferdigstille E 18 Nord med to felt innen 1998, bygge ny rv. 310 Horten - Borre, øke innsatsen innen trafikksikkerhet og miljø og tiltak for kollektivtrafikken og opprettholde en minimum utbygging av gang- og sykkelveger.

Utbygging av hovedvegnett i Tønsberg foreslås oppstartet med bompeng- og lånefinansiering av ringvegen nord for byen.

Statusrapport fra biltilsynsutredningen:

God oppslutning om brukerundersøkelsene

Statens vegvesen Vestfold ønsker en vurdering av biltilsynets situasjon og utvikling fram mot år 2000 mht. arbeidsoppgaver, organisering, bemanning, lokalisering mm. Her oppsummerer vi det som har skjedd siden forrige presentasjon (i augustnummeret).

Sigmund Riis

Arbeidsgruppen består av Harald Ouff, biltilsynet Horten Thore Søylund, Tønsberg Leif Gjestad, Larvik Anne Mai Presthaug, vegkontoret Tore Solberg, Sigmund Riis, prosjektleder, Magnus Bøie, prosjektansvarlig,

Prosjektarbeidet startet opp i sommer, og vi har til nå:

- * engasjert konsulent til jobben som "prosjektsjauer", nærmere bestemt Trygve Sivertsen, rådgiver ved Vest-Viken EDB
- * satt opp prosjektplan med tids- og finansrammer
- * samling og gjennomgang av aktuelt grunnlagsmateriale
- * gjennomført en kundeundersøkelse ved alle trafikkskolene, verkstedene og bilforhandlerne (ca. 220 enheter)
- * avviklet et arbeidsseminar med alle medarbeiderne i biltilsynet (pluss noen til)
- * bidratt med materiale til strateginotatet for NVVP 1994-97

Viktige delmål videre blir:

- * gjennomføre en supplerende kunde-

undersøkelse blant det brede lag av vår kundemasse

* samordne vårt prosjektopplegg med den planlagte organisasjonsanalysen av vegkontoret

* klargjøring av sentrale arbeidsoppgaver for biltilsynet i 90-åra i lys av samfunnsutviklingen

* vurdere og foreslå en (evt. alternative) organisasjonsmodell(er) for avdelingen, bl.a. mht. forholdet til andre

avdelinger

* rapport

Prosjektet forutsettes å samkjøres med vegkontorets organisasjonsanalyse. Sluttrapport skal derfor foreligge innen 1. juli 1991.

Resultatene fra den første kundeundersøkelsen er i skrivende stund i ferd med å bli klarlagt. Oppslutningen blant de 3 målgruppene var meget



Den saklige, faglige og personlige servicen er god mener brukerne i følge undersøkelsene. (Bildet er fra Solum. T.h. Ole Gunnar Amundsen fra Biltilsynet Telemark.)

-Det var i den ti'a det.. På Vestfoldveger for 50 år siden

Desember 1940

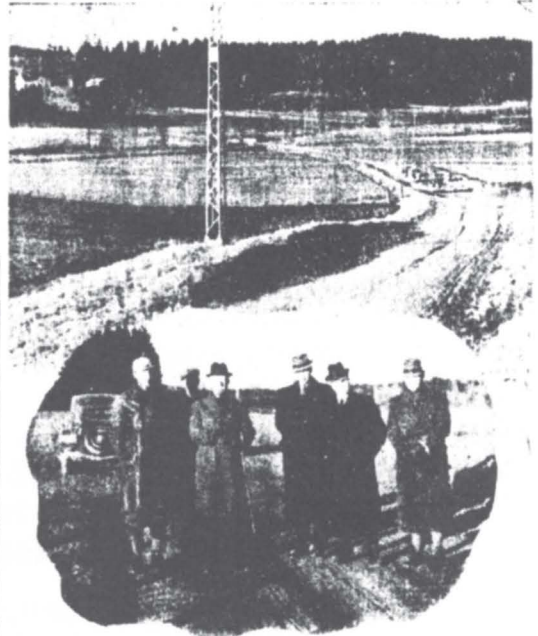
Holmestrand-Holtungveien

Veianlegget som er 11,4 km. blev påbegynt 1930 og har kostet over halvmillionen.

Torsdag blev veien Holmestrand-Holtung avlevert og åpnet for offentlig trafikk for de parsellers vedkommende som ligger innen Ramnes og Våle kommuner. Fylket var representert ved fylkesmannen, overingeniør Thor Larsen, avdelingsingeniør Gjørsv, som har ledet arbeidet, og opsynsmann Brække. For Ramnes møtte lensmann Flåtten og formannskapet medlem Hjeltnes, og for Våle kommune ordfører Marliinsen og lensmann Haugen.

Det er veid å legge merke til den måten en slik foretelling blir foretatt på. Fylkets representanter møter op ved, f. eks. Holtung, veiens foreløbige endepunkt. Her møter også representantene for Ramnes kommune, og i fellesskap befører man veien for den delen som ligger innen Ramnes kommune. Man snakker med grunneierne langs veien om de har noe å bemerke. Når det er gjort, blir det satt op en protokoll med de samstemte tingene som måtte være kommet frem under befalingen, hvorefter fylkesmannen erklærer veien åpnet for offentlig trafikk. Ved skille mellom de to kommuner som veien går gjennom møter så den andre kommunen, i dette tilfelle Våle, representanter, og del samme grenser sig.

Holmestrand-Holtung-veien forbindes kommunene Ramnes, Våle og Botne med Holmestrand. Veien er 11,4 kilometer lang og blev påbegynt i 1930. Parsellen gjennom Botne, en strekning på 3,8 kilometer, blev ferdig i 1933 og blev åpnet for trafikk da. De 7,6 kilometer del av 911 meter innen Ramnes kommunen som ble påbegynt senere, ble imidlertid først og ferdig i 1940.



(Foto: Tønsbergs Blad.)
Fra overleveringen av den nye veien. Nederst deltagere i befalingen.

man har kunnet kjøre veien et par års tid. Veien var beregnet å koste 517 000 med et mindre beløp. Den har fem meter kjørebredde og er forsynt med gussdekke. Det er fire mindre broer på veistrekningen. Holmestrand-Holtung-veien er i første rekke bygget som erstatning for en gammel og meget bakket bygdevei, som samtidig med åpningen blir nedlagt. Ved den nye veien må man en rekke skumme kneiker, de såkalte Bogslevokbakkene i Våle. At opplyttene har hatt interesse av veien, forteller ikke minst den omstendighet at en rekke bygdeveier i Våle ble åpnet i begynnelsen i form av dagsverksbilar. Det er meningen at veien fra Holtung skal føres videre vestover til Vivestad og derfra over til Lågendalen. Når den blir ferdig i hele sin prokterte lengde, vil man ved denne veien få kjørt ut til Oslo fra Skien og deler av Telemark, og delvis også fra Leirvikkstrøket, en vei å kjøre de i denne veien komme til å bely en bestning av trafikken på den sørlige del av veien. Men slik som veien nu ligger, er den i første rekke en forbindelsesvei mellom Holmestrand og de østlige liggende distrikter.

Tønsbergs blad 2.12.40

stor. Vi valgte direkte intervjuform for å sikre en god kvalitet på resultatene.

Av interessante resultatlekkasjer så langt kan vi nevne:

- * de aller fleste synes lokaliseringen er bra
- * få er misfornøyd med åpningstida om morgenen
- * stengetida om ettermiddagen er det derimot mindre begeistring for (14.30 som utvides til 15.15 i disse dager)
- * tilgjengeligheten på telefon er ikke like god ved Tønsberg-stasjonen som i Horten og Larvik
- * den saklige, faglige og personlige servicen er god
- * et stort flertall kjenner ikke Autosys
- * stort behov for mer kontakt med biltilsynet
- * biltilsynet har en bra faglig standard
- * kun få mener at vi er stivbeinte
- * de fleste mener vi er bra til å finne løsninger

Mer om undersøkelsen i neste nummer!

Den 3. november "ofret" hele biltilsynet en hel lørdag på å meisle ut vår framtid. Åsgårdstrand hotell summet av sterke meninger og ideer om vår egen og trafikantenes skjebne utover i 90-åra. Sjauer Sivertsen fikk skikkelig drag på sin SOFT-metodikk, og mange møre sjeler avsluttet en vellykket dag med sang (tekstforfatter Mathias og stjernepianist Liv) og god mat.

Momenter fra seminaret er innlemmet i strateginotatet for NVVP 1994-97.

Tunnel ute av kurs

Vi skal ikke slå oss på brystet av å være så forferdelig beivret i tunnelbygging her i Vestfold, men vi skulle nok klart det bedre en teknisk etat i Årdal i Sogn og Fjordane. En planfeil har gjort at vegtunnelen til de 15 fastboende i bygda Ofredal er kommet ut av kurs. Den eneste måten å komme ut av uføret på er å la tunnelen stige med 15 % de siste 1200 metrene.

I utgangspunktet var det lagt opp til en jevn stigning på 13 % hele veien i gjennom. Årsaken til miseren er ifølge prosjektleder Arne Kjos at stedet der tunnelen skal komme ut i friluft er plassert feil på kartet. Han bedyrer at feilen ikke vil medføre merkostnader for kommunen og at bilistene knapt vil merke forskjell. Pinlig likevel, mener nå vi.

ET

Bjørvik-utvalget har sagt sitt:

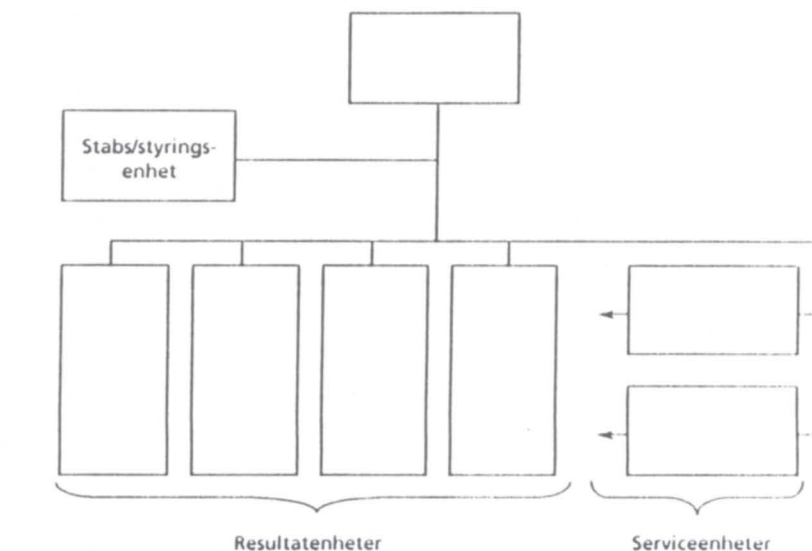
Klart for organisasjonsdebatt

Bjørvik-utvalget som har utredet vegkontorenes fremtidige organisasjon har nå lagt fram sin innstilling. I løpet av første halvår av 1991 vil vegkontorets fremtidige organisasjon bli fastlagt. Det skal gjennomføres en prosess i hvert enkelt fylke. Her hos oss vil vegsjefen trekke opp rammene for debatten når Vegdirektøren har gitt sin uttalelse til utvalgets innstilling, trolig i løpet av desember.

Erik Thomassen

Den modellen Bjørvik-utvalget presenterer er tilpasset et system med målstyring og resultatansvar for ledere på alle nivåer. Prinsippet er at resultatansvarlig leder i størst mulig grad skal ha hånd om alle nødvendige virkemidler for å ivareta sitt resultatansvar. Det foreslås på grunnlag av dette å opprette fire resultatenheter/avdelinger: planavdeling, byggeavdeling, driftsavdeling og trafikant- og kjøretøyavdeling. I tillegg organiseres det to serviceenheter: administrasjonsavdeling og maskinavdeling.

Antallet avdelinger blir altså det samme som i dag etter forslaget. Oppgavene vil imidlertid bli fordelt noe annerledes enn tilfellet er nå. Grunnerverv, laboratorium og byggeplanlegging skal etter forslaget organiseres som service-enheter/seksjoner på byggeavdelingen. En del av de oppgavene som i dag er tillagt trafikkseksjonen på planavdelingen skal etter forslaget overføres til trafikkrettet vedlikehold under driftsavdelingen. Som basis organiseres driftsavdelingen med to seksjoner:



Det nye organisasjonskartet består av resultatenheter og serviceenheter.

trafikkavvikling og strukturelt vedlikehold. Det åpnes også for å opprette en egen gruppe for trafikkteknikk under trafikkrettet vedlikehold.

På biltilsynsstasjonene anbefaler utvalget at kontorseksjonene skal oppløses og fordeles på de to andre seksjonene.

På byggeavdelingen går utvalget inn for at det skal opprettes en egen gruppe direkte under byggesjefen for å ivareta byggherreansvaret. Gruppen skal utarbeide anbudsdokumenter, behandle anbud, kontrakter og ta seg av sluttrapportering.

Bjørvik-utvalget går også inn for at det skal opprettes en egen miljøfaglig gruppe på vegkontoret med en miljøansvarlig fra hver av resultateneheter/avdelingene. Gruppen skal rapportere direkte til vegsjef/ass. vegsjef.

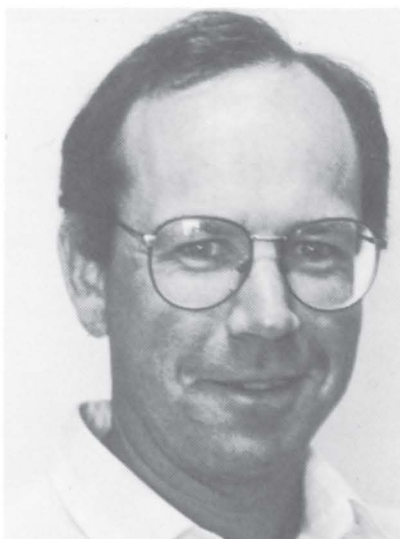
Får utvalget det som det vil bli det opprettet en stab på 1-3 personer knyttet til vegsjef/ass.vegsjef. Staben

skal være et rådgivende organ på styring og strategiutvikling for ledelsen. Man ber også Vegdirektoratet vurdere om vegsjefer/ass. vegsjefer skal ansettes på åremål. Om ass. vegsjef sier utvalget ellers at man forutsetter at vedkommende verken blir stabssjef eller får et spesielt styringsansvar i forhold til en av enhetene på vegkontoret.

Utvalget har hatt følgende sammensetning. Vegsjefene Kjell Bjørvik (Telemark) og Thorleif M. Sagbakken (Østfold), biltilsynssjef Trond Larsen (Troms), personaldirektør Roald Skøelv (Vegdir.), avd.ing Torodd Østerås (AF), konsulent Per Olav Fines (YS) og førstekontorfullmektig Svend Grytdal (Kartellet).

Informasjonstjenesten er ikke behandlet av utvalget. Et eget utvalg under ledelse av vegsjef Lars Lefdal (Sogn og Fjordane) vil legge fram en egen innstilling om etatens fremtidige informasjonstjeneste innen 1. mars neste år. Plasseringen av informasjonstjenesten i organisasjonen skal vurderes på bakgrunn av dette.

Vegas årsmøte 1990: Øystein Ludvigsen ny formann Innsatsprisen til Wenche Bjune



Øystein Ludvigsen ble valgt til ny formann i Vega på årsmøtet 16. november.

Vegas årsmøte ble avholdt i klubbhuset til Eik 16. november. Møtet valgte Øystein Ludvigsen til formann etter Stein Linnestad som hadde frasagt seg gjenvalg. Etter årsmøtet var det middag og årsfest. Wenche Bjune ble her tildelt Vegas høyt-hengende innsatspremie for i år.

Erik Thomassen

Av årsberetningen som ble lagt fram på årsmøtet framgikk det at 1990 har vært et aktivt år for bedriftsidrettslaget. Man merket seg mange sterke enkeltprestasjoner. Jan Erik Gravnings seier i vegmesterskapet i orientering hørte med blant disse. Det samme gjaldt også Grethe Mehammers sterke 2. plass i skytemesterskapet og Rolf Sikvelands 1920 km på sykkel i "Trim til jobben"-konkurransen.

Regnskapet for 1990 ble gjort opp med et overskudd på 7.500 kr som ble plussset på Vegas kapitalreserve som fra før var på 102.000 kr. Økonomien i laget er med andre ord god. På årsmøtet ble det tatt til orde for å få en vurdering av hvordan Vegas oppsparte midler skal disponeres. Fra styrets side ble det imidlertid pekt på at det var nødvendig å ha en reserve til "magrere tider".

Valgene endte med gjenvalg på de fleste poster. Tidligere nestformann

Øystein Ludvigsen ble valgt til formann og som ny nestformann ble valgt Tore Søyland fra biltilsynet i Tønsberg. Ellers ble det gjenvalg på Erik Thomassen som sekretær og Wenche Bjune som styremedlem. Kassereren, Bente Huseby, var ikke på valg.

Fra oppmannslisten nevner vi at Arild Vestbø, Gunnar Arnesen og Grethe Mehammer tar seg av herrefotballen, Laila Bæk av damefotballen. Stein Linnestad og Inger Engelsen er nye oppmenn for henholdsvis håndball herrer og damer.

Etter årsmøtet var det middag og årsfest. Antallet deltakere økte nå til 50. Under middagen delte Øystein Ludvigsen ut Vegas innsatspremie for 1990 til Wenche Bjune. Mangeårig førstetrimmer Nils Skjevik måtte denne gangen ta til takke med tredjepremie i "Trim til jobben", klart slått av Rolf Sikveland og Einar Møller.

Vegvesenets historielag på Stokke bygdetun

Det tredje møtet i historielaget vårt ble holdt på Stokke bygdetun i koselige og historiske omgivelser. Dessverre var ikke oppslutningen så god som vi kunne ønske, men for de som var tilstede ble det en minnerik og interessant kveld.

Mary Kristensen

Vaadal redegjorde for hva som hadde vært drøftet i styremøtet; intervju med pensjonister, årsplan for 1991 og orientering om hva som hadde skjedd på det museale og historiske planet i inneværende år. Han nevnte Bomme-stadprosjektet og Angers klev, hvor Vegvesenet har bidradd med økonomisk støtte.

Astrid Simonsen og Sverre Solum fra Stokke historielag fortalte om arbeidet med og gjennomføringen av Stokke bygdetun, samtidig som de ga oss et innblikk i bygdas lokalhistorie.

Vi ble vist rundt i huset av Astrid Simonsen, som med rette kan være stolt av den store samlingen. Utenom en interessant hovedetasje med stuer, kjøkken og kammers med gamle ærverdige møbler, er det kjelleretasje med skomakerverksted, skolestue, lekesamling, gårdsredskap, hvalfangstutstyr, snekkerverksted m.m. På loftet er det samlinger med husgeråd fra gamle dager, fra lindyking, ullproduksjon og annet husarbeid på gård. Det er også samlinger av forskjellige klesdrakter, serviser m.m.

Det ble fortalt at det i nærmeste framtid skal bygges et uthus og da blir stedet et komplett gårdsmuseum. Stokke bygdetun er åpent for publikum hver søndag ettermiddag i sommerhalvåret.

Desember

25-års-jubilanter:

May Flakstad - vegkontoret

Jan Eddy Eggar - maskin

Åge Nilsen - maskin

Tor Skog - lab

John N. Christensen-

biltilsynet/Horten

Bjørn Sørli - maskin

Tore Foss - vegkontoret

Ole J. Svendsen - vegktr.

40-års-jubilant:

Rolf Mathisen - vegkontoret

60 år:

Nils Mehammer, 3/12

65 år:

Rolf Clementz, 29/12

85 år:

Leif Moy, 24/12

Det skjer i desember:

På E 18 i Stokke blir det uttrauing ved Furulund. EPS-fylling ved Gjenne- stadmyra, oppretting på strekningen Asketraet - Sørby, sprenging/knu- sing ved Asketraet, rørlegging på Gjenne- stadmyra og på strekningen Asketraet - rasteplassen og uttrauing Østre Rørkoll kulvert.

Vegstasjonene melder om vanlig vin- tervedlikehold. I område 02 blir det ellers skiltvask/kantstolpevask, re- pisking, montering av rekkverk på Tokerud bru (ferdigstilling) og fer- digstilling av fv. 520.

Område 03 melder om utskifting av rekkverk på E 18 ved Solum og langs riksveg 304 ved Åsrum.

Arbeid med etablering av nye inn- kjøpsavtaler for 1991 og reforhand- ling/fornyelse av etablerte avtaler ventes avsluttet i desember.

Informasjons-/opplæringstiltaket for ansatte med bestillingsrett for

varer og tjenester i forbindelse med den nye innkjøpsordningen er nå avsluttet.

Vestfolder'ns julenummer spesielt beregnet på eksterne lesere, vil fore- ligge 10. desember.

Årsplanen for 1991 vil foreligge ca. midt i desember. Strateginotatet for NVVP 94-97 er ferdig og oversendt direktoratet (se omtale inne i bladet).

Trygg Trafikk melder at alle som er involvert i "Ikke tøft å være død" samles på Skjærgården hotel i Lange- sund 4. og 5. desember for evaluering og oppsummering.

Bowling i desember:

Vega 1 spiller 3. mot E. Freitag og 13. mot Vest-Viken 3.

Vega 2 spiller 17. mot Aven 1.

Vega 3 spiller 4. mot Vestfold fylke og 12. mot Farmand 2.

Vega 4 spiller 12. mot VSV-damer

Kurs i desember:

Eksterne:

3.-5. Fics applikasjon ND, *Tore Solberg*

3.-7. Lagerforvaltning III, *Nils W. Berg*

Sentrale:

3.-4. Styrking av miljøkompetansen, *Øystein Ludvigsen*

3.-4. Intern informasjon, *Jorun Sætre Bringaker, Erik Thomassen*

Lokale:

6. og 13. Paragraf 20-kurs, 20 delt.

5. og 19. Siste del av Exel regneark II, 8 deltakere

*God jul
og
godt nyttår
til alle våre lesere!*