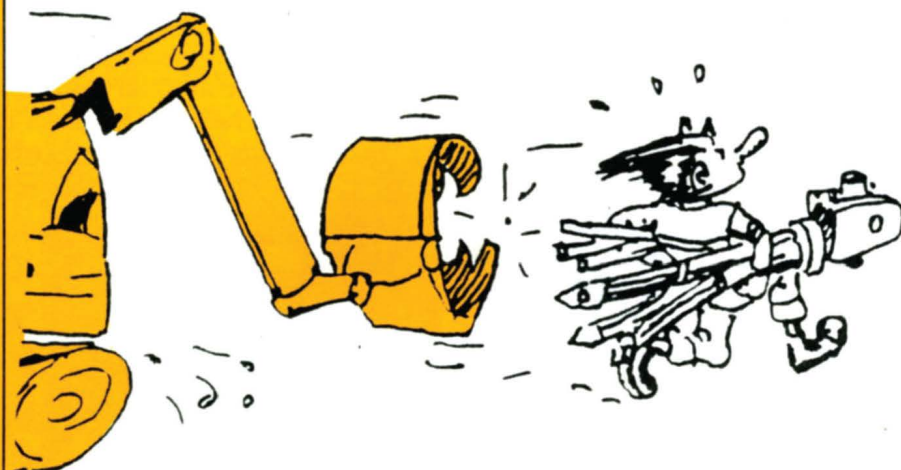


Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Stikkerne jaget vilt?

De som har ansvaret for at linjene på planavdelingen kart blir riktig plassert i terrenget på store anlegg kan ha en tøff og vanskelig arbeidssituasjon. På et møte på Ås i desember var det enighet om at det var nødvendig med tiltak for å få stikkere som trives i jobben og blir. Behov for bedre dialog mellom stikningspersonalet og maskinførerne ble også et gjennomgående tema. Møtet kom i stand på bakgrunn av den kritikken som ble framført mot stikkingen på et medlemsmøte i vegarbeiderforeningen i november.

Side 14-15



Nr. 1/18. årgang
7. januar 1991

Salt
side 3

Ledelsens spalte
side 4

Ny maskinsjef på
plass
side 5 - 6

Etatsfest i emning
side 6

Egenregikalkyle til
topps
side 6

Vi presenterer
sjåførere og
maskinførere
side 7 -10

Rolf svarer Aage
side 11

Et snev av vinter
side 11

Veiledning funker!
side 12 - 13

Ulykkesåret 1990
side 16

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

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

Utgitt av
Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 323, 3101 Tønsberg

Sats&lay-out:
Statens vegvesen Vestfold

Trykk: ELO Grafisk,
Østre Halsen, Larvik

Opplag: 700



Det hjelper ikke å gallopere om det går i feil retning.

Fritjof Nansen

Trafikksikkerhet

Vegtrafikken er et ytterst komplisert og sammensatt fenomen. Hver dag ferdes millioner av mennesker på kryss og tvers i kjøretøyer og til fots. Mennesker med helt ulik bakgrunn når det gjelder kunnskaper, holdninger, verdier og ferdigheter. Noen er balanserte, andre i mer eller mindre psykisk ubalanse, uopplagte, trøtte, berusede.

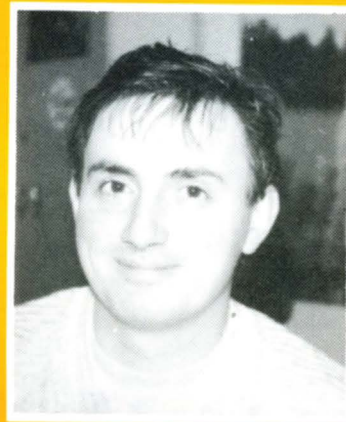
Selvfølgelig skjer det ulykker. I et skuespill med så mange aktører skulle det bare mangle om ikke enkelte av og til gjorde feil. Og gjør man feil i trafikken blir det fort skjebnesvangert. Marginene er hårfine, tonnevis med stål braser forbi med bare centimeters klaring. Det er faktisk mindre avstand mellom to vogntog som passerer hverandre på E 18 enn det er mellom togene på en dobbeltsporet jernbane!

I de siste numrene av Vestfolder`n har det gått en debatt om hva som egentlig er gode trafikksikkerhetstiltak. Det har vært hevdet at det ikke er trafikksikkerhetseffekt i å gjøre vegene sikrere og trafikkbildet enklere. I stedet må det satses på bedre opplæring av trafikantene slik at de blir bedre i stand til å takle de forholdene som til enhver tid råder.

Den menneskelige faktoren er den viktigste i trafikken, sier det. I 90 % av ulykkene er det her feilen ligger, så det kan ikke være tvil om at resonnetet har mye for seg. Vi tillater oss imidlertid å stille et spørsmålstegn ved om **trafikkopplæring** kan endre så vesentlig på menneskets verdier, holdninger og virkelighetsoppfatning at dette skal være vårt aller viktigste satsingsområde. Tross alt dreier det seg ikke om mer enn 40 - 50 timer på kjøreskolene, en ytterst liten parantes i et menneskeliv. Kan man overhodet klare å lære noe annet enn de mest grunnleggende ferdigheter og kunnskaper på så kort tid?

Samtidig er det klart at ulykkesutviklingen de to siste årene kan være et bevis på at sammenhengen mellom den trafikksikkerhetsinnsatsen som gjøres på ulike områder og utviklingen i ulykkesrisikoen kanskje ikke er så enkel som noen har vært fristet til å tro.

Vi tilhører dem som mener at vi i kampen mot trafikkdøden må ty til et vidt spekter av virkemidler. Opplæring er viktig. Likeså langsiktig holdningspåvirkning. Men det må også være viktig å gjøre de situasjonene mennesket skal takle i trafikken så enkle og ufarlige som mulig. Vi stiller oss derfor undrende til den debatten som nå er kommet i gang. At det kan være så ulike oppfatninger om hva som er riktige virkemidler i arbeidet for trafikksikkerheten er urovekkende. Intern debatt om ulike satsingsområder er selvsagt sunt (og for en intern-avis-redaktør alltid svært etterlengtet), men i dette tilfellet føler vi at debatten i første rekke avdekker at kommunikasjonen og samordningen mellom ulike deler av etaten ikke er så god som den burde være.



Redaktøren mener

Gode erfaringer med saltoppløsning hittil

I høst har Statens vegvesen Vestfold prøvd en ny saltemetode på i område 02. Med bruk av saltoppløsningen blir saltet liggende på vegen og effekten av saltet blir derfor mye høyere og kommer raskere, sier vegmester Oddvar Bakken. Bakken legger til at de erfaringene som er gjort i høst er meget gode.

Jorun Sætre Bringaker

Samtidig som nytt saltlager, nytt salteutstyr og større område for parkering av biler og utstyr på Ås vegstasjon er gjort ferdig, prøver vi en ny saltemetode. Det dreier seg om en saltoppløsning som nå prøves ut i område 02. Oppløsningen består av vann og salt og saltkonsentrasjonen er på 25%. Ved denne formen for salting viser det seg at saltet blir liggende på vegbanen og effekten av saltet er mye høyere og virker etter få sekunder, sier Oddvar Bakken. Sammenligner vi med tørt salt som vi tidligere benyttet, så ble 80% av saltet blåst av vegbanen av den forbipasserende trafikken. Også utkjøringshastigheten er forskjellig. Ved utkjøring av tørt salt, ligger hastigheten på under 30 km/t, mens den ved utkjøring av saltoppløsningen ligger på opp til 60 km/t.

Høsten vi har bak oss har vært en typisk salthøst med glatte veger og en temperatur på rundt 0 grader C. Det har vært mye sludd og regn med tett tåke. Med et slik kystklima som vi har her i Vestfold, ser det ut som saltoppløsning er den rette metoden, sier Bakken. Kanskje som en erstatning for strøgrus. Dette gjelder ikke ved snøføre, men ved tynn is på vegbanen. Når



Blandeverket for saltløsning på Ås har vært mye i bruk hittil i sesongen. -Erfaringene så langt er gode, sier Oddvar Bakken (t.v) og Nils Gunnar Aas.

det gjelder snøføre, blir saltoppløsningen prøvd som et preventivt middel, men vi har ikke noen særlige erfaringer med dette enda, ettersom det ikke har vært de helt store snømengdene. Det vi vet er at metoden ikke er effektiv på tykk is og på underkjølt regn. Vi har foreløpig ikke registrert noen ulemper ved den nye saltemetoden, sier Bakken og legger til at dette selvfølgelig ikke er ferdig utprøvd. Det trengs nok noe lenger tid for å kunne si om denne metoden er den riktige i framtiden.

Ved bruk av saltoppløsningen vil saltbruken reduseres betraktelig. Det kan her bli snakk om 50% reduksjon og samtidig reduseres avrenningen av salt til miljøet nærmest vegen, sier det.

Kjente argumenter for salting er selvfølgelig effekten når det gjelder trafikksikkerhet og for framkommeligheten.

Diskusjonen om salting bør nå ta en annen vending, sier Oddvar Bakken. Vi burde komme bort fra snakket om vi skal salte eller ikke. Det burde i framtiden dreie seg om å finne effektive metoder for salting. Utstyr og metoder må komme mer på banen. Vi stagnerer i utviklingen hvis vi skal holde på lenger nå med argumenter for og imot salting, sier han. Det er en kjennsgjerning at vi må salte - men hvordan finne ut på hvilken måte, slik at det blir mest effektivt for alle parter? Dette er noe vi må jobbe med i tiden framover.

Nytt år, nye utfordringer

Vi går et nytt aktivt år i møte og kan se fram til enda større oppgaver og utfordringer enn de vi har hatt de siste årene. I så måte er vi heldigere stilt enn mange andre. Vår aktivitet bidrar dessuten til at flere arbeidsplasser kan sikres samtidig som mye av det vi gjør får betydning for ti-år framover.

Ikke noe tyder på at behovet for gode og hensiktsmessige kommunikasjoner vil være mindre i årene som kommer, snarere tvert imot. Det er likevel et klart mål for oss både å redusere samfunnets transportkostnader og de ulemper som følger av transport, og biltransport spesielt.

Det er bl.a. disse perspektivene som gjør at etaten har reist spørsmålet om vi kan organisere oss annerledes for enda bedre å møte utfordringene framover. Målstyring er innført som det bærende prinsippet for styringen av Statens vegvesen. Dette betyr at det skal legges større vekt på i hvilken grad vi når de målene vi har satt oss enn **hvordan** dette skjer. En forutsetning for at vi skal kunne styre etter mål er at de som er ansvarlige for resultatene også har råderett over virkemidlene. Dette er hovedtanken bak de forslagene til organisasjonsendringer som Bjørvik-utvalget har fremmet

og som ble presentert i forrige nummer av Vestfolder'n.

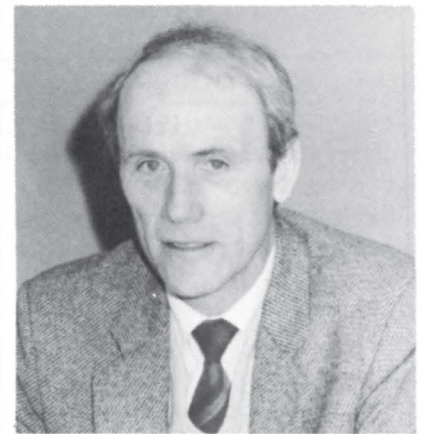
Rapporten fra utvalget er ryddig og grei. Vegdirektøren har sagt at vi i hovedtrekkene skal forholde oss til den, likevel står vi relativt fritt og kan organisere oss etter behov og ønsker innenfor hovedstrukturen. Når vi nå starter opp dette viktige og spennende arbeidet bør vi gå inn i det med en åpen, konstruktiv og aktiv holdning og huske at organisering er et virkemiddel vi bruker for bedre og mer effektivt å nå våre mål.

I første omgang bør vi konsentrere oss om to oppgaver. For det første å få en riktig forståelse av Bjørvik-rapporten og Vegdirektørens tilhørende brev. For det andre å klargjøre på hvilke områder det kan være behov for å se om noe positivt kan oppnås ved omorganisering. Vi skal vurdere vår egen organisasjon og fremme begrunnede forslag til organisasjonsendring eller eventuelt et begrunnet forslag om status quo. Frist er 30. juni i år. Gjennomføringen skal skje innen 1. mars 1992.

Tiden er med andre ord knapp, og vi må derfor prioritere oppgaven høyt. Det blir nå utarbeidet et opplegg for organisasjonsutviklingsarbeidet hvor avdelingene og organisasjone-

ne blir trukket med. Parallelt med dette arbeidet kommer også ominnredningen og utbyggingen av vegkontoret. Dette arbeidet bør sees i forhold til det

Ledelsens spalte



Arne Lepperød

organisasjonsmønster vi kommer fram til. Seksjoner og avdelinger som har mye samarbeid bør fortrinnsvis plasseres sammen.

Skal arbeidet med organisasjonsendringene og ominnredningen gå greit må vi vise stor grad av fleksibilitet. Vi bør kunne se fram til en nyorganisering som kan virke stimulerende på hele virksomheten vår.

Lykke til med det nye året!

Maskinsjef med vyer: Maskinsentralen blir kompetansesenter?

- Maskinavdelingen har et stort potensiale, sier Finn Skontorp Johnsen, nyansatt avdelingsleder, til Vestfolder'n. -Innen to år bør vi kunne være et kompetansesenter for vegetaten i Norge med spisskompetanse på materialteknologi, kvalitetssikring og forebyggende vedlikehold. Vi har beliggenheten, lokalitetene og personene, legger han til. Over jul flytter han til Ås for en måneds tid for å komme drifta "nærmere inn på livet".

Erik Thomassen

Den nye maskinsjefen har bakgrunn fra det private næringsliv. Maskiningeniør fra Horten ingeniørhøgskole i 1971 og deretter arbeid på Kaldnes og på National Industrier i Drammen. Skontorp Johnsen var produksjonsleder på Saba i 4 1/2 år fra 1980 og deretter konstruksjonssjef i Securus industri fram til han startet eget firma i 1987. I mellomtiden hadde han også rukket å bli bedriftsøkonom med eksamen fra BI.

- Og nå altså maskinsjef i Vegvesenet. Det er et langt sprang. Hvilke forskjeller opplever du som de største, spør vi.

- Selv om vi er fantastisk flinke både på anleggssida og på verkstedet er det tydelig at folk i etaten ikke er vant til å forholde seg til et likviditetsbud-



-Pålitelighet, kvalitet, service og medmenneskelighet skal være nøkkelordene for styringen av maskinavdelingen, sier Finn Skontorp Johnsen.

sjett. Man har en pengesekk ved begynnelsen av året og trenger ikke tenke på inntjeningen. På denne måten blir respekten for pengene mindre enn det man ser i det private næringsliv.

- Kan vi lære noe av det private næringslivet på dette området?

- Jeg er ikke i tvil om at offentlig forvaltning kan utvikles i samme retning. Dette er en opplærings sak. Jeg skulle ønske at vi kunne få til muligheter for hospitering i private bedrifter,

og likeens tilsvarende muligheter til å ta økonomisk etterutdanning til dem man har på den tekniske siden. Likevel, offentlig forvaltning kan aldri helt bli lik privat industri. Det ligger i sakens natur.

- Verkstedet konkurrerer godt med private bedrifter i dag?

- Ja, både anlegg og maskin er vant til å tenke penger og har satt dette i system. Verkstedet har et stort potensiale slik konkurransesituasjonen er i

Fortsettelse neste side

dag. Vi er langt billigere enn private verksteder. Foreløpig får vi ikke gå ut og selge våre tjenester til private, men mulighetene er der overfor kommunene og andre deler av Statens vegvesen. Vi bør også kunne tilby kurs på områder hvor vi har spesielt høy kompetanse. Jeg er f.eks. innstilt på å selge de kunnskapene jeg selv sitter inne med på hardsveis og polymeriske kompositter (to-komponent materialer) for maskinavdelingen på denne måten.

Skontorp Johnsen er ellers imponert av den innstillingen han møter hos sjåførene ute i drifta. - De er levende opptatt av å være konkurransedyktige og følger opp kostnadene på biler og maskiner på en måte de færreste ville tro var mulig i en offentlig virksomhet.

-Hvor ligger ellers utfordringene for etaten framover?

-Jeg tror vi må jobbe med å få de gode styringssystemene vi har i etaten til å virke. Man skal ikke ha vært her lenge før man oppdager at vi ikke følger våre egne systemer. Dette skaper frustrasjoner i mange ledd og unødige problemer ser dagens lys. Vi må tenke på vårt fellesskap (vår egen bedrift) og være behjelpelig til å gjøre denne effektiv og trivelig for oss alle. I en stor bedrift må vi ha instruksjoner som forteller folk hvor ansvaret ligger og hvilke rammer som gjelder for hvordan jobben skal gjøres. Jeg er overbevist om at alle parter vil være bedre tjent med at styringen og ansvaret er oversiktlig og greit fordelt. I dag kjenner vi muligens ikke vårt eget styringssystem.

- Ellers kan min strategi for maskinavdelingen oppsummeres i fire ord, sier Skontorp Johnsen, pålitelighet, kvalitet, service og medmenneskelighet. Hvis vi hadde plassert disse fire begrepene sentralt i alt vi gjør og bevisstgjort oss hva de innebærer for hver enkelt av oss, hadde vi som organisasjon blitt betydelig styrket. Ingen hadde kunnet slå oss da, legger han til. Skontorp Johnsen peker også på hvor viktig det er at ledelsen står for verdier som dette. Bare da vil de kunne gjennomføre organisasjonen.

Granerød hotell 9. februar:

Klart for ny vegfest!

Husker du jubileumsfesten i august 1989? Nå braker det løs igjen med ny vegfest for alle vegvesener "ute" og "inne" med ektefelle eller annen felle. Stedet er Granerød hotell ved Bugårdsparken i Sandefjord, og dagen er lørdag 9. februar. Prisen vil ligge på en hundrelapp pr. person.

Erik Thomassen

- Det blir busstransport til og fra festlokalet fra hele fylket inkludert i prisen, sier Øystein Langdalen og Wenche Bjune på planavdelingen og viser fram ruteopplegget. En buss vil gå fra Tjøme via Tønsberg og Sem, en annen fra Hillestad over Sundbyfoss, Høyjord, Andebu, Skjee og Stokke, en fra Stavern via Larvik, den neste fra Hvitvingfoss via Svarstad, Kvelde og Kodal, så en fra Sande om Holmestrand, Horten og Åsgårdstrand, og endelig en fra Revetal via Ramnes, Vear og Melsomvik. Så og si hele fylket skulle altså være dekket. - Vi må imidlertid ta forbehold om endringer når vi har resultatet av påmeldingen. Skal ingen tjømlinger f.eks. være med, kjører vi jo ikke bussen derfra, men fra Nøtterøy i stedet, sier Wenche og Øystein.

Bussene skal være framme i Sandefjord til kl. 1830 og returnerer kl. 0200. I mellomtiden blir det bl.a. servert sherry, forrett (røkt ørret på toast), hovedrett (persillespekket lammelår med fløtesaus) og dessert (karamellpudding/kaffe). Øl, vin eller mineralvann hører også med til maten. Og så blir det dans med Max Palmers som ansvarlige for musikken.

- Det kommer selvsagt til å skje mer underveis, sier de to representantene for arrangementskomiteen, uten at de vil ut med noen flere detaljer. Allsang er imidlertid et sikkert tips, skulle vi tro. Påmeldingsfristen er satt til 18. januar, og det vil bli lagt ut lister på Lundskogen, på biltilsyns- og vegstasjonene og på vegkontoret. - Glem ikke det gode humøret, sier Wenche og Øystein til slutt.

Vegvesenet vant Furulund bru

Den tversgående brua over nye E 18 i Stokke ved Furulund skal bygges av Vegvesenet. dette ble klart etter at egenregikalkylen viste seg å være det laveste tilbudet av ti innkomne i konkurransen. Vegvesenet vil bygge brua for 1,6 mill kr. Nest beste tilbud

hadde Selmer-Furuholmen. Dette lå ca. 100.000 kr. over vårt. Høyeste tilbud var på 2,4 mill kr. Furulund bru blir 60 meter lang og vil føre nåværende E 18 over nye E 18 straks nord for Furulund kro. Arbeidene starter trolig i februar.

Vi presenterer:



En del av maskinførerne og sjåførene samlet på E 18 - anlegget, f.v.: Bjørn Sørлие, Bjarne Lie, Jan Eddy Eggar, Helge Knutsen, Bjarne Veum, Åge Nilsen, Odd Bergseter og Leif Kihle

Maskinavdelingens sjåførere og maskinførere

I Vestfolder'n nr 10/90 presenterte vi maskinavdelingen, Ås vegsentral. Men vegsentralen er bare "halve" maskinavdelingen, og her kommer resten av arbeidsstokken, våre sjåførere og maskinførere.

Kåre Holtung

Skal vi skille disse to "halvparter" etter regnskapsterminologi kan vi noe forenkla si at vegsentralen representerer utgiftsida og sjåfører/ maskinførere representerer inntektsida. Det er sistnevnte gruppe som stort sett sørger for avdelingens inntjening, og til det mener vi totalt å ha en meget kostnads- og kvalitetsbevisst stab.

Et annet særpreg ved gruppa er at den er usedvanlig stabil. Bare i år har vi tre 25-års jubilarer i rekkene, og gjennomsnittsansienntet er 20,7 år! I dette tallet ligger det

utrolig mye "vegvesenkunnskap" og allsidig maskinbakgrunn.

HØVELFØRERE

Oddmund Nilsen (45) er til daglig å finne bak ratt og spaker i vegvesenets nyeste veggøvel, en Mattson 261. Han begynte sin vegvesenkarriere som hjullasterfører under vegmester Clementz i 1972. Før det hadde Oddmund drevet hvalfangst og arbeidet hos privat entreprenør. I fritida frister han fiskelykka og er ellers aktiv i Kodal ungdomslag.

Bjørn Sørлие (46) er tredje generasjons vegarbeider og feierer i år 25-års jubileum i etaten. De første 10 år kjørte han traktordumper og bulldozer, sistnevnte også noe utleid til Akershus. I 1974/-75 ble Bjørn

valgt til hovedtillitsmann for vegtjenestemennene, et verv han hadde til 1986. I dag er Bjørn en av våre "helårshøvelførere", på vedlikeholdet om vinteren og på anlegget om sommeren. Han har vært aktiv spesielt innen skiidretten.

Ivar Antonsen (59) er maskinavdelingens "eldste" med tjenesteansienntet fra 1952! Han begynte i vedlikeholdet under oppsynsmann Jahren, men flyttet over i maskinavdelingen i 1957. Her har han gjennom årene kjørt traktor med lasteapparat, beltshowel, hjullaster, og veggøvel fra -71. I seinere år med bare faste vegdekker er det blitt lite høvling om sommeren, og Ivar jobber manuelt for vedlikeholdet. I fritida hender det at Ivar gjør livet utrygt for småvilt og fisk i nordfylket.

Forts. side 10

Maskinav Sjåførar og m



Bjarne Veum



Jan Eddy Eggar



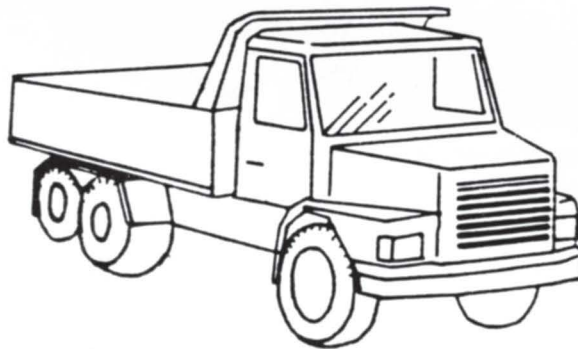
Bjarne Hauge



Hans Thv. Kittelsen



Arne Skjelland



Ragnar Solum



Odd Bergseter



Jermund Bjørge



Bjarne Lie



Nils Gunnar Aas

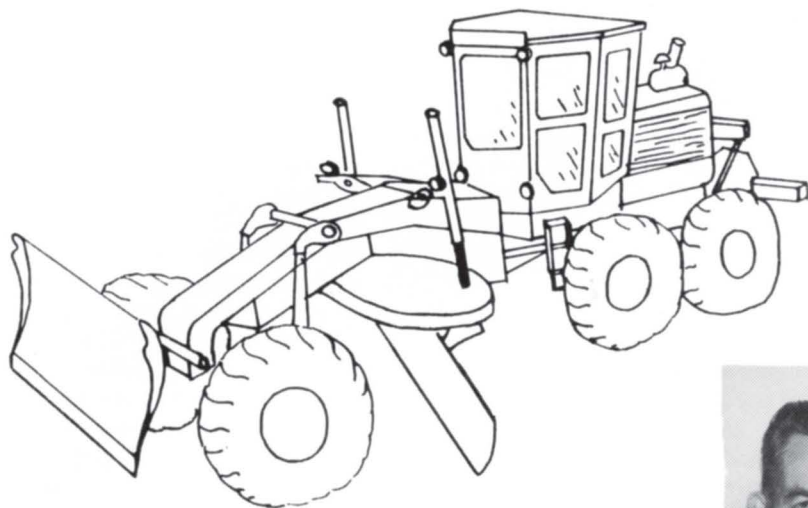


Thor Anton Gran

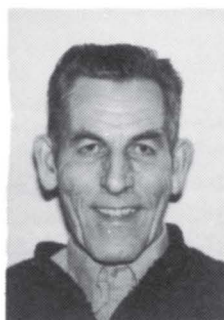


Oddvar Brekkeseter

Avdelingen Maskinførere



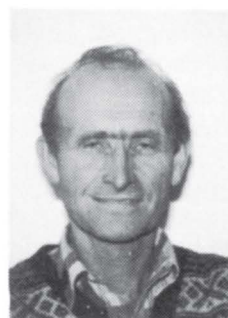
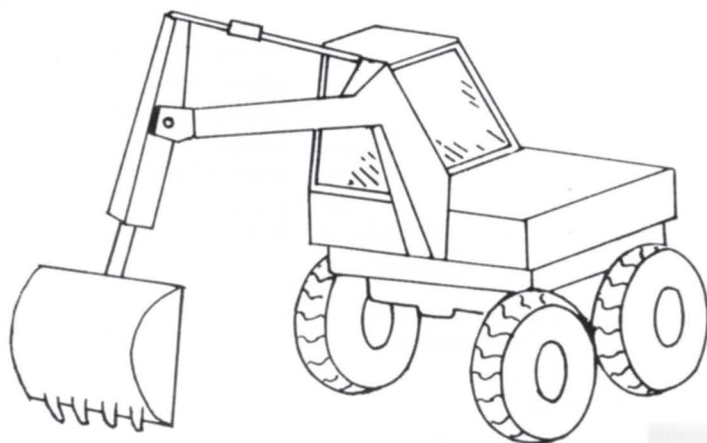
Bjørn Sørli



Ivar Antonsen



Oddmund Nilsen



Åge Nilsen



Helge Knutsen



Leif M. Kihle

Vi presenterer...

Fortsettelse fra side 7:

GRAVEMASKINFØRERE:

Åge Nilsen (54) har vært en trofast sliter for maskinavdelingen siden han begynte her i 1965. Han er annen generasjons vegarbeider og har kjørt gravemaskin i alle disse åra. Åge minnes sin første Brøyt X-2 med 43 hk og "slåmaskinsete" nesten uten fjæring, og nedlatende holdning til de første som tok i bruk hørselvern. I dag kjører han en ny Komatsu 30-tonns maskin med radio og aircondition, og kan nok ane en viss utvikling --. Åge har nå sin maskin nr. 6 og har vært med på de fleste av våre største veganlegg, Bommestad, Farriseidet, Lågendalen, Svelvikveien og E 18. Åges interesse for jord og stein er fundamental, i fritida driver han gårdsbruk i Ramnes og er "hobbygeolog"!

Leif Kihle (51) hadde kjørt gravemaskin i Oslo i 5 år før han i 1973 begynte i vår etat. Han debuterte i yrkeslivet som møllearbeider med 10 timers arbeidsdag og 1 kr. pr. time! Leif er energisk både i yrke og fritid, og hobbyfiske og treskjæring er hans store interesser.

Helge Knutsen (36) er vårt "ferskeste fjes" og begynte her i -88 etter å ha kjørt egen gravemaskin i 11 år. Før det hadde han rukket utdannelse som landbruksmekaniker og 3 år som reparatør. Helge bor på Holm i Kvelde sammen med familie og 2 hester. Sistnevnte jager han så fort som mulig rundt på østlandets travbaner i håp om å få hobbyen til å lønne seg. Og det skal visstnok ha gått rimelig bra i det siste!

SJÅFØRER

Odd Bergseter (54) hadde erfaring fra privat anleggsdrift da han begynte i vegvesenet i 1970. Han kjørte litt dumper på anlegget før han begynte å kjøre gravemaskin. I mange år gikk det da i oppsetting av rekkverk om sommeren og beredskap på høvel om vinteren. Etter at 4-5 år langt "sidesprang" i vedlikeholdet er han nå på plass bak rattet i en Volvo F-10 anleggssbil. Odd er Telemarking (i campingvogn) om sommeren.

Bjarne Lie (59) debuterte som sjåfør som 16-åring! Kjørte lastebil endel år før han en tid kjørte en 30 tonns mobilkran hos Selmer. For 19 år siden debuterte han i vegvesenet, første tida med bl.a. brøyting i

vedlikeholdet. Siste 15 år har han kjørt på anlegget, nå "tøyler" han en Scania 112 H med 340 hk. I fritida tøyler Bjarne ordentlige hester, har travsport som stor lidenskap og fire hester på stallen.

Bjarne Veum (60) er en av våre mest renrasede anleggsslusker. (En hederstittel!) Har jobba på anlegg fra 1951, maskinkjører og tunneldriver for Høy og Astrup. Bjarne har fristet brakkelivet på Sognefjellet og Hardangervidda i mange år. Her i vegvesenet begynte han i 1971 som borvognfører, og i dag kjører han en Volvo FL-10 lastebil på E 18-anlegget. Bjarnes campingvogn på fjellet er utgangspunkt for mange fisketurer i sommerhalvåret.

Nils Gunnar Aas (47) hadde bakgrunn som bilmekaniker da han fikk jobb på vegsentrals verksted i 1964. Her ble han i 4 år til lysten til å kjøre lastebil tok overhånd. Han kjører nå sin lastebil nr. 7, en splitter ny Volvo F-12 for vedlikeholdet. Tidligere har han kjørt mye på anlegg, bl.a. i Lågendalen, Farris, Stavernsveien og Tverrdalen. Nils Gunnar er også en av våre "hobbybønder", driver med harejakt og er fagleder i 4-H-klubb.

Oddvar Brekkeseter (46) begynte som maskinkjører i etaten i 1970. Her har han kjørt dumper, beltelaster og veggøvel inntil han overtok en lastebil for 8-10 år siden. Oddvar kjører i dag en ny Volvo FL-10 som er disponert av vedlikeholdet, men utleid til anlegget over lengre perioder. Han trives bak rattet i store biler, og kjører endel langtransport også i fritida.

Thor Anton Gran (36) fikk jobb i vedlikeholdet i 1972 etter å ha fristet tilværelsen noen år som skogsarbeider. I vedlikeholdet kjørte han bl.a. veggøvel inntil han fikk jobb på vår avdeling som lastebilkusk i -87. Thor Anton er ifrå Høyjord og er også annen generasjons vegarbeider.

Ragnar Solum (58) debuterte som "fotsoldat" på anlegget ved hjemstedet Solum i 1957. Da hadde han tidligere arbeidet hos Treschow Fritzøe og asfaltfirmaet Fjeldhammer. Her kjørte han i mange år Brøyt gravemaskin sammen med brøyteberedskap på lastebil. Seinere år ble det bare lastebil, og da for vedlikeholdet i område 3. Ragnar har vært aktiv i fagforeningen i mange år, og nyter ferielivet enten i syden eller på hytta i Hjartdal.

Bjarne Hauge (59) hadde allsidig bakgrunn fra transportbransjen da han be-

gynte på "kaldtlageret" på vegsentralsentralen i 1973. Han hadde vårt bussjåfør, kjørt langtransport og vært lagersjef. Etter 3 år på lageret her overtok han lastebil her på vegsentralsentralen som bl.a. gikk med flytting av maskiner og brakker. Denne bilen er etterhvert disponert av vedlikeholdsområde 2. Bjarne er en av våre mange flisespikkere (treskjæring) og blir for øvrig flittig mosjonert av to digre bikkjer.

Jermund Bjørge (54) begynte i vegvesenet og på maskinavdelingen i 1964. Gjennom åra har han kjørt beltelaster, hjullaster, traktordumper, veggøvel og bil. En gang Jermund skulle tippe et stort steinlass røk tippssylinderen, og lasteplanet falt ned med stor kraft og delte bilen i to! Deformasjonen kortslo hornet og bilen sto og tuta som besatt. Da slo Jermund av hornet, bokstavelig talt og med slegge! Tildragelsen sier mer om hans beslutsomhet enn hans vanlige omsorg med maskiner. For øvrig vil Jermund bli nærmere nabo med nye E 18 i nordfylket enn han setter pris på.

Arne Skjelland (48) er en av våre mange tidligere hvalfangere. Dro ut som 15-åring og seilte 11 sesonger før han fikk jobb i vedlikeholdet under vegmester Langjordet. Arne fikk bil og flytta formelt til maskinavdelingen i 1970, men har hele tida kjørt i vedlikeholdsområde 02. Han føyer seg også pent inn i rekka av hobbybønder.

Jan Eddy Eggar (43) er født med vegvesenblod i årene og hadde sin første kortidsansettelse her som 15-åring. Fra 1965 har han vært fast ansatt ved maskinavdelingen, men har med unntak av brøyteberedskap om vinteren hele tida kjørt på anlegget. Jan Eddy har vært med på nesten hele Lågendalsanlegget, Farris-anlegget og alle E 18 parsellene med traktordumper, hjullaster, Vikingdumper og nå en Volvo FL-10 anleggssbil.

Hans Thorvald Kittelsen (46) hadde fått med seg yrkesskole, et år i industrien og 10 måneder fartstid før han debuterte i vegvesenet som "flisegutt" i 1964. Etter militærtjeneste fikk han jobb i maskinavdelingen i -66 og har kjørt traktordumper, hjullaster, veggøvel og bil. Han tilhører den generasjon som har bodd på anleggsbrakke, både i Svelvik og Lågendalen. I 1969 overtok Hans Thorvald varebilen/"viseguttjobben" på vegsentralsentralen og vegkontoret, en jobb han hadde fram til 1987. Da ble han valgt til hovedtillitsmann for vegtjenestemennene.

Et snev av vinter

Onsdag 12. desember var det "vinterføre" på vegene i Vestfold. Her ved kysten var nedbøren kommet som sludd og regn og brøytesjåførene var i full beredskap. Vestfolder`n var med Nils Gunnar Aas og Thorbjørn Olsrød på et par turer på E 18 og riksveg 310. Disse to har sitt daglige arbeid i område 02 og hører til beredskapsmannskapet som har vaktordning hele vinteren.



Jorun Sætre Bringaker

Slapseplogen var spent for lastebilen til Aas og Olsrød kjørte med tradisjonell plog. På E 18 kjører de ofte to biler etter hverandre. Den første bilen tar snøkanten midt i vegen og en del av busslommene, og bilen som kommer etter tar da resten av snøen mot veg-

Etter to snøfattige vintre har vedlikeholdet endelig fått litt å bryne seg på. Her er slapseplogen i aksjon 12. desember.

kanten og resten av snøen på busslommene. Roden er lang, så det tar tid å komme over hele strekningen. Det stilles strenge krav til vegstandarden, og de må motta kritikk hvis ikke folk synes standarden er som den skal.

I neste nummer av Vestfolder`n vil vi prøve å få med litt mer om deres daglige jobb og en samtale med Nils Gunnar Aas og Thorbjørn Olsrød.

Debatten fortsetter:

Trafikksikkerhetstiltak - hva er det?

Min artikkel i Vestfolder`n nr. 11/90 var ikke ment som angrep på noen, og jeg beklager hvis jeg har såret noen. Jeg prøvde bare å dele tankene mine om et viktig emne med andre. Det tror jeg det er viktig at vi gjør. Hvis vi deler våre meninger med hverandre, kan vi kanskje se en utvikling - også i oss selv. Men det betyr at vi åpner også for andres meninger og det å diskutere. Diskuterer man går man gjerne i forsvaret for sitt eget standpunkt. Det viktigste blir å forsvare seg i stedet for å lytte. Og skal man forsvare seg, er det best å angripe, og da helst personen. For da forsvinner saken.

Det er riktig at det var den nevnte TØI-rapporten som satte tankene mine i sving på dette emnet. Men det var ikke den som betydde mest. Jeg

kom imidlertid til at konklusjonen i rapporten er ganske logisk. Og det var mine egne tanker (ikke rapporten) jeg ønsket å dele synspunkter på.

Det er riktig at jeg mener det viktigste og det største trafikksikkerhetsarbeidet bør settes inn overfor trafikanten. Det er ikke dermed sagt at jeg mener den førerkort opplæringen som har vært gitt, har vært prima. Det foreligger også en TØI-rapport som sier at fase-2-opplæringen har slått feil. Også det har jeg tatt konsekvensen av og brukt flere timer for å få Vegdirektoratet til å droppe fase 2 i nåværende eller lignende form.

Jeg nevner dette for at jeg ikke skal bli forstått slik at jeg forsvarer alt som har med opplæring å gjøre. Det er etter

min mening helt avgjørende hvordan opplæringen blir gitt. Og det synspunktet har vi tatt konsekvensen av i Vestfold nå i forbindelse med den pedagogiske oppfølgingen med trafikkskolene i deres TS-opplæring, og dette kan faktisk se ut til å ha gitt positive resultater.

Dessverre greide jeg ikke å få Vegdirektoratet til å oppdage at fase 2 burde droppes. For ikke å bruke for mye spalteplass nå, skal jeg ikke i dette innlegget komme med flere meninger om fysiske tiltak. Men jeg synes det kunne vært fint om Aage Carlsen og andre kunne dele sine meninger med oss andre nettopp om dette.

Rolf M. Hagen

Veiledning kan erstatte tilsyn?

Positive erfaringer fra trafikkskole i Sandefjord



Rolf Sikveland (bak til venstre) og Leif Gjestad (i midten bak) var våre folk på det interne utviklingsprosjektet på Solheim trafikkskole i desember.

Solheim trafikkskole i Sandefjord har tatt opp hansken. 18. desember var biltilsynet ved Rolf Sikveland og Leif Gjestad innbudt til å ta del i et internt utviklingsprosjekt ved denne skolen. Biltilsynet har tidligere gitt uttrykk for at den faglige kontakten med trafikkskolene heller bør få form av pedagogisk veiledning enn tilsyn. Samarbeidet og ånden som hersket under kurset på denne skolen har gitt biltilsynets folk tro på at dette er mulig.

Mange har stilt seg skeptiske til om biltilsynet er i stand til å ivareta en pedagogisk veilederrolle overfor tra-

fikkskolene. Her i Vestfold har man arbeidet intenst for å kunne realisere veiledningstanken. Det mest konkrete tiltak i denne sammenheng er tilsetningen av Rolf Sikveland som konsulent med veiledning som hovedoppgave. I tillegg har trafikpedagogen, Rolf M. Hagen, sammen med seksjonslederne for trafikksesjonene ved biltilsynsstasjonen arbeidet målbevisst for å bygge opp pedagogisk kompetanse i biltilsynet. Noe av tanken bak dette er at dersom trafikkskolene ønsker veiledning kan de invitere biltilsynet til å bivåne undervisningsopplegg og bidra til å assistere trafikkskolene i sin streben etter å gjøre undervisningen bedre.

Solheim trafikkskole hadde en klar ide med hva de ønsket å oppnå og på hvilke felt de ønsket veiledning. Men veiledning er ikke bare en rådgivning

der konsulenten presenterer fasit-svar. For at veiledning skal ha noen verdi må trafikklæreren blottlegge seg selv og stille seg åpen for å samtale om sin egen undervisning. Alle som har undervist vet at dette kan være en påkjenning. Likefullt, det var nettopp dette lærerne ved Solheim trafikkskole hadde våget å gjøre.

Dagen ble innledet med en generell diskusjon om pedagogiske problemstillinger og metoder for å løse de spesifikke oppgaver som skolen sto overfor. Deretter kastet lærerne seg uti det ved at de gjennomførte en undervisningstime i bil med sine kolleger og biltilsynets veiledere som passasjerer. Deretter samlet man seg i plenum og gjennomgikk lærerens undervisning med hensyn til mål og metode, strukturering og gjennomføring.

- Den som hadde hatt anledning til å være flue på veggen ville ha vært vitne til en samtale i åpenhet og tillit som savner sidestykke, sier Leif Gjestad. En kan ikke annet enn å beundre lærerne for deres vilje og mot til å stå fram og analysere seg selv, legger han til. Gjestad sier videre at han tror mye av dette er mulig fordi Rolf Sikveland har oppnådd så stor tillit blant trafikklærerne gjennom sin måte å være på og gjennom det at han først og fremst er veileder og støttespiller. Slik klarer han å fri seg fra biltilsynets tradisjonelle rolle som tilsynsmenn med sanksjon og kritikk som virkemidler.

- Hele atmosfæren under samtalene bærer preg av at man sammen ønsker å hjelpe hverandre til å bli dyktigere, fortsetter Gjestad. Ikke ved å gi fasisvar og si at slik eller sånn skal det gjøres, men ved at veilederen hjelper læreren å få øye på kvalitetene og svakhetene i sin undervisning slik at han selv kan trekke konklusjonene og komme med konstruktive forslag til hvordan målene for undervisningen kan nås og undervisningen bli mer effektiv.

Trafikklærernes hverdag er hard. Nye elever nesten hver time. Nye leksjoner, nye elever å forholde seg til og krav om å tilpasse undervisningen til elevenes forutsetninger. Ti undervisningstimer pr. dag er vanlig. I tillegg kommer teorikurs, mørkekjøring og møter på kveldene. Det er ikke mye tid til pedagogiske studier og faglig utvikling. Biltilsynets veiledere kan derimot planlegge tid til å holde seg ajour med moderne pedagogikk, skaffe seg et helhetssyn og en oversikt som kan komme trafikklærerne til gode.

- Samarbeidet og ånden som hersket under kurset hos Solheim trafikkskole gir oss tro på at det er mulig å bygge på frivillig veiledning for å styrke trafikklærernes kompetanse, sier Leif Gjestad. Sammen arbeider vi mot samme mål: å bedre trafikksikkerheten gjennom å utdanne nye bilførere som i størst mulig grad ønsker å ta vare på seg selv. Og hverandre.

- Kvalitet lønner seg

- Det er klart det koster, sier Harald Solheim ved Solheim trafikkskole i Sandefjord, men vi er overbevist om vi får mye igjen i form av kvalitetshevning på undervisningen. Solheim legger til at ansvaret overfor elevene som betaler for sin undervisning gjør at skolen plikter å holde seg ajour faglig og pedagogisk.

Erik Thomassen

Alle de fem lærerne på Solheim trafikkskole deltok på to-dagers kurset som ble gjennomført midt i desember. Da Vestfolder'n kom på besøk i undervisningslokalene til trafikkskolen i Sandefjord var veiledere og "elever" ivrig opptatt av å utveksle meninger om hverandres prestasjoner ute i trafikken. Veiledningsopplegget til Gjestad og Sikveland er nærgående og engasjerende. Her må alle gi og ta og her blir man raskt personlig involvert.

- Da trafikksikkerhetspakka kom ble undervisningssituasjonen plutselig en helt annen. Vi kunne for lite om den involverende undervisningsformen det her blir lagt opp til, sier Harald Solheim. Når vegkontoret kan tilby veiledning gratis skulle det bare mangle at vi ikke benyttet oss av tilbudet, legger han til.

Både Solheim og de andre lærerne på kurset understreker hvor viktig det er at Rolf Sikveland har bakgrunn som kjørelærer og dermed nesten oppfattes som "en av deres egne". - Rolf har fått tid til å sile ut kremen av de ideene han har hatt gjennom sitt engasjement på vegkontoret og han kjenner yrket. Da må det bli bra, sier Harald Solheim, som varmt anbefaler opplegget for andre trafikkskoler.



-Veiledningstilbudet fra vegvesenet er varmt å anbefale, sier Harald Solheim, vi trenger faglig og pedagogisk oppdatering for å møte de krav ts-pakka stiller.

Enighet på "oppvaskmøte": Stikkerne må få bedre forhold

Tirsdag 18. desember ble det arrangert et oppklaringsmøte på Ås etter den kritikken som framkom mot stikningsfunksjonen på E 18-anlegget på møtet i vegarbeiderforeningen i november. Møtet ble holdt i en konstruktiv tone, og det var tydelig at man ønsket å dempe inntrykket av konflikt og heller satse på konkrete tiltak for å styrke stikningsfunksjonen. Alle parter ser ut til å være enige om at stikkingen på E 18-anlegget nå har rimelig god kvalitet og at det først og fremst trengs bedre kommu-

nikasjon mellom leddene slik at man er innforstått med bakgrunnen for de tingene som skjer. Samtidig er det klart at alle er klar over at arbeidsforholdene til stikkerne er vanskelige og at funksjonen må oppvurderes.

Erik Thomassen

- Vi må forbedre arbeidsforholdene for stikkerne på anlegget, slik at vi får stikkere som trives og blir, sa høvelfører Bjørn Sørli på møtet. - Stikkinga er vesentlig bedre enn den jeg har opplevd på anlegg som drives av private, sa han videre og pekte som alle andre i debatten på at kommunikasjon mel-

lom stikkerne og de som arbeider etter stikkene må bli bedre. Det så også ut til å være enighet om at kritikken som var framkommet var overdrevet og til dels urettferdig. Likevel er det klart at mange var glad for at denne saken nå var kommet på dagsordenen. Forholdene er ikke uproblematisk selv om kvaliteten er hevet betraktelig i løpet av de siste årene.

- Stikkerne er de nærmeste. Derfor er det de som får skylda hver gang noe er galt eller stikkinga må tas opp igjen, sa Dag Runar Haugen som er oppsynsmann på anlegget. Per Dag Norkvella sa det slik: - Det blir for stor avstand mellom Lundskogen og oss ute. Vi får ikke greie på planendringer og tror gjerne det er stikningsfeil hver gang noe blir flytta på. De burde prate med

-Vi må bli flinkere til å snakke med hverandre, sa Geir Magne Bø bl.a. på møtet på Ås 18. desember. Stikkerne får skylda for alt som er galt og vel så det.



Tegning: Ole Fredrik Brunæs



oss og fortelle hvorfor de gjør som de gjør.

Geir Magne Bø er ansatt som hovedansvarlig for stikkinga både i Stokke og i nordfylket. - Mange spurte om jeg var blitt gær'n da jeg påtok meg ansvaret for stikkinga, sa Bø i sin innledning. Deter som å stikke handa inn i et vepsebol, stikkerne får skylda for alt som er galt og vel så det. - Min og alle stikkernes første reaksjon på det som skjedde på møtet i november var fortvilelse og forbannelse, og vi følte at det ble gått bak ryggen på oss. Hvorfor skal vi ikke kunne snakke med hverandre i stedet for om hverandre, spurte han.

Bø pekte på at årsaken til gnisningene nok er de store dimensjonene på de anleggene vi har drevet de siste åra. På mindre anlegg blir kontakten mye bedre og avstandene mindre mellom leddene. Særlig med tanke på de svært store oppgavene vi står foran i årene som kommer er det svært viktig at vi finner fram til ordninger som kan sikre god kommunikasjon. Han pekte ellers på at det er mye mer krevende å være stikker nå enn tidligere. Planene er mer omfattende og detaljerte, utstyret er mye mer avansert, drifta er mer hektisk og det er mye større krav til nøyaktighet og dokumentasjon.

- Jeg synes det har skjedd svært mye positivt med stikkinga i 1990, sa Geir Magne Bø videre. Vi er bedre organisert enn tidligere, vi har et bedre stikningsmiljø enn tidligere, vi har bedre

rutiner for å ivareta planendringer, bedre utstyr og bedre kontroll. Derfor føles det også urettferdig at kritikken kommer nå. Jeg skulle forstått det for en tid siden, men ikke nå. Vi er på rett veg, men mye kan ennå gjøres for å oppnå enda bedre stikningskvalitet. Vi er imidlertid avhengig av et mer stabilt personale for å få dette til. I de siste årene har gjennomtrekken av folk vært alt for stor, noe som helt klart har medført store problemer. Derfor må stikningsyrket oppvurderes. Status, lønn og ikke minst arbeidsmiljø er her viktige faktorer.

Det som ute oppleves som stikningsfeil kan ha sin bakgrunn i mange forskjellige forhold. Noen feil blir selvsagt gjort av stikkerne. Det kan være regnefeil, feil tolkning av planene (som ikke alltid er like fullstendige), feil/skade på instrumentene og feil i grunnlagspunktene. Ofte er det likevel andre forhold som gjør at det må stikkes om. Det kan være planendringer, feil i plangrunnlaget, feil i utsetningsberegningene, omorganisering av framdriften og setningsproblematikk (veg/bru). Eller det kan dreie seg om misforståelser og feil som oppstår på grunn av kapasitetsproblemer og stress. - Det er et tøft språk og en tøff kultur ute, sa Bø. Noen fyrer løs selv om grunnlaget ofte kan være noe tynt. Når man gjør det på et møte hvor vegsjefen, anleggssjefen og vedlikeholdssjefen er til stede (men ikke de stikningsansvarlige) må man forstå at uttalelsene blir tatt langt mer alvorlig enn det de kanskje var ment som.

Det var anleggsleder Leif Kjølén som åpnet møtet på Ås. Han pekte på at det hadde vært store problemer med stikkingen på Sems-anlegget i 1986-87, og at forseringen fra 1989 hadde vært tyngre å administrere enn man i utgangspunktet hadde trodd. - Men nå er vi kommet et langt skritt videre, sa Kjølén, og vi har lagt det meste av problemene bak oss. Selvfølgelig har det vært stikningsfeil også i Stokke, men det er det på alle anlegg enten de er drevet av Statens vegvesen eller andre. Han pekte videre på at et privat firma han kjente til hadde regnet ut at stikningsfeilene utgjorde i gjennomsnitt 4 % av omsetningen. Kjølén pekte på at arbeidsmiljøet for stikkerne er for dårlig. - De er hoggestabber og har en stresset og hundset stilling. Derfor er det vanskelig å få folk til å stå i jobben over lengre tid.

I debatten etter innledningen pekte Ole Fredrik Brunæs på at stikkerne burde ha et fast brakkekontor med telefon. - Vi trenger et slikt tilholdssted, et sted vi kan sitte og regne og ta nødvendige telefoner til plan. Da ville det også være lettere for andre å ta kontakt med stikkerne når det var noe de lurte på.

Bjørn Sørli pekte på at man burde ta den fadderordningen man har på anlegget mer alvorlig slik at nye folk kom raskere inn i miljøet. Dette ville ha mye å si for kontakten mellom folk i ulike jobber.

Det skjer i februar

60 år: Irene Enerud, 1/1, Bjarne Veum, 2/1
65 år: Kåre Krokeborg, 10/1
70 år: Jørgen Guldbrandsen 19/1,
Knut W. Persen, 25/1

På E 18-anlegget i Stokke blir det i januar gjerdeoppsetting og sprenning/pakking ved Asketraet, rørlegging på strekningen Asketraet-rasteplassen, uttrauing ved Furulund, steinfylling fv. 290 - Gjennestadmyra, rørlegging ved Gjennestadmyra og Furulund og forberedende arbeider ved Tassebekk.

Bruseksjonen melder om følgende arbeider på Stokke-anlegget i januar: På Asketraet bru: kantdrager støpes, forskaling og stillas rives. Restarbeider slutføres. (Overbygningen ble støpt 20.12.90). På Gjennestadmyra kulvert: forskaling og armering av vegger, vinger og tak. På Gjennestadmyra bru: Oppbygging brakkeleir fullføres. Pukk-/gruspute for peling legges ut. (Bruas lengde er 198 meter, bredde: 14 meter.) På Østre Rørkoll kulvert: forskaling, armering og støping av såle. Ellers diverse rekkverksarbeider, bl. a. på Gjennestad bru.

Dersom grunnerverv blir klart og planen foreliggende skal anlegget ved Undrumsdal (utbedringer) starte opp i januar. Til disp. 1991: 4,2 mill. Forventet ferdig mai/juni.

Om været tilsier det blir det vanlig vintervedlikehold i vedlikeholdsområdene. På riksvegene: brøytet full bredde før kl. 0600 og senest 3 t. etter snøfall, snø/issåle ikke over 2 cm. På fylkesvegene: alle veger framkomme-lige, gjennombrytet før kl. 0600, snø/issåle ikke over 5 cm. Minimumskrav friksjon: saltete veger min. 0,4, øvrige rikveger min. 0,25, fylkesveger min. 0,25 i bakker, kurver, kryss og kollektivtrasser.

Vedlikeholdsområde 02 melder ellers om sprengningsarbeider på riksveg 306 ved Knutstad.

Påmelding til etatsfesten på Grane-rød hotell i Sandefjord innen 18.1

Lab. skal utføre teknisk kvalitetssikring på E 18 i Stokke: steinklasse og teleggruppe av forsterkningslaget, troxlermålinger ved Tassebekk, nivelerings av setningsmålere Asketraet bru, Gjennestadmyra kulvert, Furulund bru, Rørkoll øst kulvert.

Lab. melder ellers om hulromskontroll, analyse av oppgravingsprøver, teledybdekontroll, geotekniske analyser og diverse lab.arbeid.

Kurs i januar:

Sentrale:

15.-16.1. Konf. om bruestetik: A.M. Økstad og Ø. Firman
16.-17.1. Vegdatabank-konf.: S. Holstein
14.-18.1. Prosjektøk. EEU-kurs: Ø. Ludvigsen
14.-25.1 Anleggslederskolen, G. Johnsen
jan.-juni Etterutdanning NTH, G. Hasle

Eksterne:

7., 14. 21. og 28.1: Eiendomsjus: H. Thingelstad, J.E. Lund
3.-4.1: Piggdekk: M. Bøie, F. Carlsen
28.1-1.2: Seminar i off. forvaltning: O. E. Krogstad
7.-9.1: Valg av sikringsmetoder ved drift av tunneler og bergrom: K. Høiland
1. halvår: Teknisk fagskole NKI mm: E. Brattås, S.E. Brekke, G. Eriksen, T. O. Bergstrøm. Pedagogikk: Anne Hov

Lokale/regionale kurs:

9.1. Videregående kurs i EDB for sluttbrukere: N.I. Skjevnik, G. Andreassen, L. Johansen, A.M. Økstad, S. Aspen og T. Skarre
29.-30.1: Regional grunnervervskonferanse: H. Stordal, J.E. Gravningen, J. E. Lund, H. Thingelstad, S. Kamfjord, K.H. Askim, C.E. Fagernæs, D. Skram
10., 17., 24., og 29.1 Paragraf 20-kurs i bygg- og anleggsfaget: 20 deltakere

432 ulykker i -90

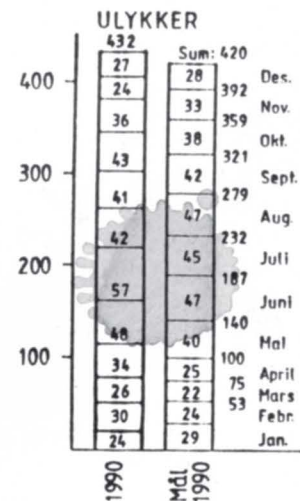
Den foreløpige statistikken for 1990 viser at det skjedde 432 ulykker med personskaide på vegene i Vestfold. Dette er to flere enn i 1989. Måltallet for 1990 var 420 ulykker.

18 personer mistet livet i vestfold-trafikken i fjor, dette er fire færre enn i 1989.

I desember skjedde det 27 ulykker. I samme måned i fjor var tallet 25.

Ulykkesrisikoen på Vestfoldvegene har trolig økt i 1990. Trafikktallene tyder nemlig på svak nedgang i trafikken.

Ellers er det registrert flere ulykker i første halvår, og færre i annet halvår i forhold til snittallene for 1986-89.



Hjertelig takk for all oppmerksomhet på min 60-årsdag.

Nils Mehammer