

Vestfolder`n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 1, 21. årgang, 19. januar 1994

Endelig vinter!



God gammeldags Vestfold-vinter og hardkjør for gutta på vakt i alle driftsområdene. På innsiden av E18 er meteren med snø for lengst passert mange steder. På kysten er det snø og sludd,slaps og underkjølt regn om hverandre. Vestfolder`n har fulgt Jan Syvert Bråthen og Nils Gunnar Aas på vakt på (i utgangspunktet) såpeglatte vegger.

Side 10 - 11



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/05



**Vegmester
Arntzen**

Side 7



FOU

Side 14-15

HP for TS

Side 3

Menneskelige ressurser

Kunnskaper har vi nok av. Utstyr har vi også nok av. Og penger med. Jeg våger påstandene selv om det sikkert finnes ekteføyte behov både her og der. For etter min mening ligger det største potensialet til fortsatt framgang i å frigjøre de store menneskelige ressursene etaten rår over. Dyktige folk vokser ikke på trær heter det, men hos oss skal en ikke ha vært lenge før en imponeres over det kompetansemangfold og -nivå som finnes overalt i etaten. Men utnyttes kompetansen riktig? Lar vi folk vise hva de virkelig er god for? Og hva kompetansen deres kan brukes til?

Å få mennesker til å vokse, utfolde seg og trives er lederoppgave nr. 1 i en organisasjon som vår. "Mennesket er vår viktigste ressurs", heter det i festtaler. Og rett skal være rett: vi aner en dreining mot å ta dette på alvor og sette det ut i livet. Men det er ikke gjort i en håndvending å endre en 130 år gammel koloss. Det er mange og mye som bremses...

De fleste er vel enige i at den utviklingen vi de siste årene har gjennomført i retning målstyring har vært nyttig og riktig. Det har vært lagt et grunnlag for ansvars- og myndighetsavklaring og delegering. Med Krøsus blir dette forsterket. Baksiden av medaljen blir likevel synlig etterhvert: avdelinger, seksjoner, fagenheter står i enda større grad enn før i fare for å bli seg selv nok. Samarbeid premieres ikke. Utvikling på tvers av båser hemmes. Kompetansen utnyttes ikke godt nok utenfor eget ansvarsområde.

Løsningen man griper til blir samarbeidsgrupper, prosjektorganisering, koordine-

ringsansvar. Men dette støter an mot selve hovedprinsippet i organisjonen vår: linjen. Ansvar og myndighet er ordnet og rangert i båser med vertikale streker mellom. Streker på tvers er en uting i et slikt system. Jeg mener at linjesystemet er en hemske om vi skal kunne utnytte våre menneskelige ressurser bedre. Å fjerne det er vel knapt tenkelig, men å åpne det burde være mulig.

Men ikke enkelt. For til linjen er det knyttet makt og posisjon. Mer jo stivere systemet er, mindre jo mer en må godta at den kompetansen en rår over blir utnyttet av andre.

Makt er intet skjellsord. Mange ønsker det, og svært få er villig til å gi slipp på det de har oppnådd. Slik er det, og derfor er endringer tunge å gjennomføre. Særlig dersom en forutsetter at alle skal være rimelig enige om dem.

Enklere blir det ikke av at posisjon i mange tilfeller er så nært knyttet opp til profesjon. Det er ikke alltid nok å ha de menneskelige og faglige kvaliteter til å fylle en jobb, man må også ha eksamenspapirer av rette slaget å vise frem. Og her slumrer ikke vaktbikkjene.

Vegsjefen har satt det å bygge bruer mellom avdelinger, seksjoner, ute- og innedrift på dagsorden og gjort det til et satsingsområde for 1994. Skal vi få en bedre utnytting av de menneskelige ressursene tror jeg dette er et riktig valg. Enkelt blir det likevel ikke. Jeg mener det er viktig å være bevisst på at de utfordringene manglende samarbeid på tvers gir oss, ikke skyldes vond vilje eller sløvsind, men mer grunnleggende forhold som det kreves mot og styrke for å gå løs på.

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

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

Redaktør: Erik Thomassen

Journalist: Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsrådet:

Irene Enerud,

Jenny Hagen,

Karl Høiland,

Per Arne Nilsen,

Kristin Sande

Trykk: Horten Print-Shop, Opplag: 750

Handlingsplan for trafikksikkerhet 1994 - 97:

Mer enn ord!

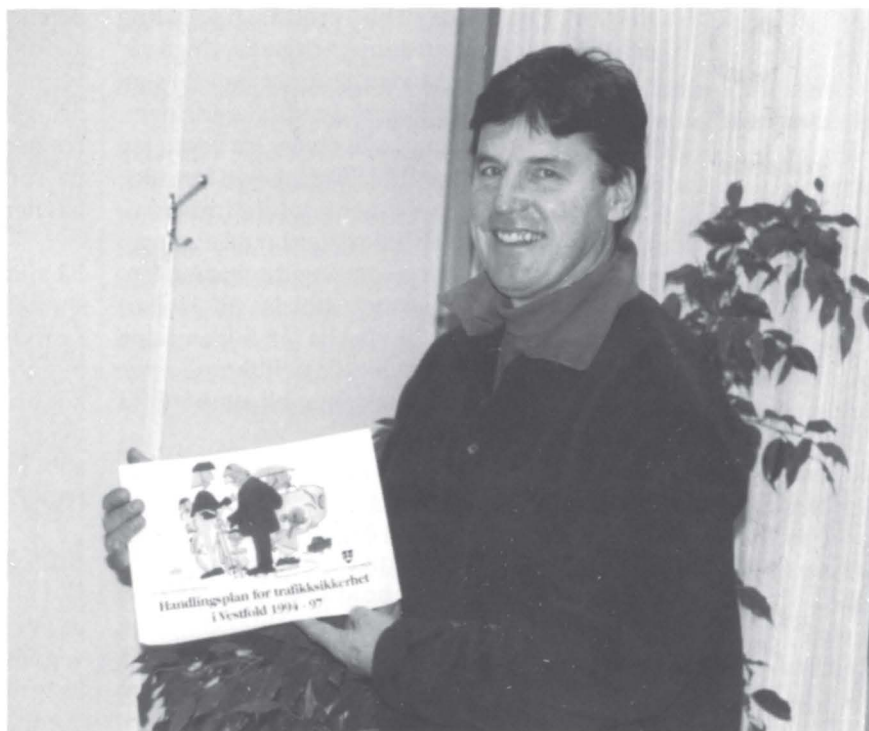
Trafikksikkerhetsplanen for Vestfold i fireårsperioden 1994 - 97 skal følges opp i langt større grad enn tilfellet har vært tidligere.

Erik Thomassen

Det er fylkeskommunen som gjennom fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU) har samordningsansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Hos oss er samferdselsstyret i fylkeskommunen FTU. Vegsjefen har sekretariatet, og det er derfor vi som har vært ansvarlig for å lage planen. Aktivitetene i planen omfatter også politiets, Trygg Trafikk og mange andre aktørers område.

Tidligere planer har dessverre bare i liten grad blitt fulgt opp av de forskjellige aktørene. Planen har vært for lite forpliktende og har ikke hatt særlig betydning for de prioriteringene man har gjort i løpet av perioden.

Lars Øygard på ts-seksjonen på Trafikant- & kjøretøy har som FTU-sekretær hatt ansvaret for planarbeidet. Han mener at oppfølgingen nå er bedre sikret enn før. - Handlingsplanen er relativt grovmasket og angir i første rekke satsingsområder og retninger, sier han. Det er gjennom det årlige planarbeidet tiltakene skal utvikles. - Det er etablert fem grupper som skal ivareta hvert av de fem hovedområdene i planen: kampanjer/aksjoner, opplæring/informasjon, fysiske tiltak, kontroller og administrativt ts-arbeid, forteller Lars. Det er disse gruppene som skal legge årsplaner for ts-arbeidet på sitt område, og da skal de ha handlingsplanen som utgangspunkt.



- Det er lagt stor vekt på at hele mangfoldet av bidragsytere skal få et eierforhold til, og føle forpliktelse overfor, handlingsplanen, sier Lars Øygard.

Forpliktendeoppfølging skal også sikres gjennom at politikerne i FTU skal ha rapport om arbeidet hver fjerde måned. Hver av gruppene har også politikere som medlemmer, og gruppelederne skal også få informere FTU direkte uten å gå gjennom oss.

- Hensikten er å skape eierforhold og forpliktelse til planen både hos politikerne og hos de ulike aktørene, sier Lars Øygard. Vår jobb vil være å sikre kontakten mot gruppene og samordne arbeidet.

Handlingsplanen har tre hoveddeler: en analysedel, en plandel og til slutt en presentasjon av Borre-prosjektet. Borre-prosjektet er en utprøving av hvordan trafikksikkerhetsarbeidet kan organiseres i en kommune. - Planen er at vi skal utvide dette til å gjelde flere kommuner etterhvert for til slutt å dekke hele fylket med et

lokalt basert systematisk trafikksikkerhetsarbeid, sier Lars. Han understreker at dette krever vilje til å ta saksfeltet på alvor, også økonomisk, i kommunene, og oppfølging fra vår side.

Handlingsplanen tar utgangspunkt i en analyse av ulykkesituasjonen i fylket. Det er visse særpreg med ulykkesbildet i Vestfold: Andelen drepte og skadde i tettsteder er noe høyere i Vestfold enn i gjennomsnitt for landet. Vi finner også en høyere andel drepte og skadde syklist og mopedister. Videre finner vi en betydelig høyere andel drepte og skadde i kryssulykker, og vi ligger over landsgjennomsnittet for drepte og skadde i juni og juli måned. For en stor del avspeiler nok analysen Vestfolds særpreg som fylke: stor befolkningstetthet, finmasket vegnett og stor ferie- og fritidstrafikk.

Hvordan blir arbeidsplassen vår etter 1.1. 95?

Ledelsens spalte:

Det nye Vegvesenet vil medføre større endringer i etaten vår enn tidligere omorganiseringer. Det er vanskelig å vite hvordan arbeidsplassen til hver og en av oss vil bli om ett års tid. En ting er imidlertid sikkert: den nye organiseringa vår vil berøre flere og andre grupper enn de som tidligere har vært berørt av slike endringer. Spesielt vil ledelsen på alle nivåer fra vegsjef til oppsynsmenn bli endret. Situasjonen for saksbehandlere og tjenestemenn vil derimot kanskje i mindre grad bli berørt. Jeg tar da utgangspunkt i den modellen som Vegdirektøren legger opp til i sin høringsuttalelse til Holler-rapporten, og som alle skal ha fått informasjon om hjem i postkassa si. Skulle politikerne velge andre løsninger, vil utslagene bli sterkere for oss.

Hva vet vi nå?

Vi vet at flertallet (seks av åtte) i Holler-utvalget gikk inn for et skarpt organisatorisk skille mellom myndighet og produksjon. De gikk inn for at all produksjonsvirksomhet ble skilt ut i en egen enhet (divisjon) under Vegdirektoratet. Hallkontrollen av kjøretøyer ble foreslått som produksjonsoppgave, men underlagt Statens vegvesen, Biltilsynet som i dag.

Vi vet at Vegvesenet er enig i et klart skille mellom myndighet og produksjon. Vi vet at vi ikke er enig i at produksjonsenheten skal ligge under Vegdirektoratet, men under vegsjefen slik som nå. Vi vet at vi ikke går inn for at hallkontrollen skal være en produksjonsoppgave.

Vi vet ikke hva Samferdselsdepartementet og politikerne går inn for. Vil de lande på divisjonsmodellen som Holler-utvalgets flertall, vil de gå inn for den modellen Vegvesenet selv har foreslått, eller vil de skille ut produksjonsenhet som et eget selskap (slik som i NSB, Televerket og Luftfartsverket). Svaret får vi i løpet av vinteren og våren i år. Men vi vet at Vegvesenet vil stå hardt på for å få gjennomslag for vår løsning, fordi vi mener den er best.

Hvem havner i produksjonsenheten?

Produksjonsenheten vil omfatte oppgaver som er planleggbare, som kan beskrives i anbud og hvor det finnes et privat marked. Ut fra dette vil jeg slå fast at i praksis hele maskinavdelinga vår

blir en del av produksjonsenheten. På driftsavdelinga vil sannsynligvis planlegging/forberedelse/anbudsdokumenter ligge i myndighetsdelen, mens utførelsen av oppgavene blir liggende i produksjonsenheten. Oppgaver som vegmerking, dekkelegging, grøfting og utbedringsarbeider vil tilhøre produksjonsenheten. For øvrig er det en egen oppnevnt arbeidsgruppe som skal vurdere hvilke oppgaver som havner hvor.

På anleggsavdelinga vil de aller fleste fag- og spesialarbeiderne og noen oppsynsmenn inngå i produksjonsenheten. De som opererer som byggherre, d.v.s. at de leder, styrer, bestiller og kontrollerer entreprenører tilhører myndighetsdelen, mens man må vurdere nærmere hvor de som har en tilsvarende rolle i forhold til egenregiarbeider skal plasseres.

Blir våre oppgaver de samme som nå?

Ja, i alle fall umiddelbart etter omorganiseringa. Vi skal alle fortsatt være en del av Statens vegvesen. Imidlertid må vi være innstilt på at livsgrunnlaget for produksjonsenheten vil være at enheten er konkurransedyktig/effektiv i forhold til det private markedet. Manglende konkurransevne vil medføre nedbygging og at fler oppgaver går til de private. Dersom vi er konkurransedyktige må vi også kunne øke egenaktiviteten. Dette vil i så fall gi oss store muligheter, spesielt hvis vi samarbeider med andre fylker for å bli slagkraftige enheter.

Mange vil si at reell konkurranse må innebære like rammevilkår i forhold til avgifter, arbeidsmiljølov osv. Så lenge vi er statsansatte - med alt det innebærer - tror jeg aldri rammebetingelsene kan bli helt like. Men likevel må det jobbes svært aktivt for at sammenligningen mellom egne og private skal bli så rettferdig som mulig.

Hva betyr regioninndelingen?

Både Hollerutvalget og Vegvesenet sjøl har gått inn for å lage faste, formaliserte regioner. Regioninndelingen betyr at oppgaver som det av økonomiske, bemanningsmessige eller andre årsaker er fordelaktig at flere fylker løser sammen, blir lagt til en region og at Vegdirektoratet bestemmer hvilken vegsjef som har ansvaret for oppgaven. Det er ennå ikke vurdert

Denne månede:
ass. vegsjef
Tore Kaurin

Kokketjenesten i brakker

eller bestemt hvordan regionene blir, hvilke oppgaver som skal løses innenfor regionene eller hvilke fylker som skal samarbeide. Vegdirektøren har forøvrig gitt klare signaler om at også oppgaver innenfor myndighetsdelen, d.v.s. dagens plan, administrasjons- og t&k-avdeling skal vurderes regionalisert. Må vi f.eks. ha spisskompetanse på alle typer planlegging, jus, edb, info, farlig gods osv. i alle fylker? Grundige analyser vil gi oss svar.

Vi får endringer i ledelsen

I alle fall tre av dagens avdelinger vil bli endret. Maskin, drift og anlegg vil i ulik grad bli delt i en myndighets- og produksjonsdel. Avdelingene vil derfor få endrede ledelseslinjer. Avdelingsledernes, seksjonsledernes og funksjonsledernes rolle vil bli endret. Rapporterings- og styringslinjer blir annerledes, noe som betyr andre samarbeidsrelasjoner enn i dag. Også plan, adm og t&k kan bli endret. Spannende og utfordrende blir det, spesielt det at vi rører ved noe som har vært uforandret over mange år.

Hva skjer nå?

Gjennom prosjektet som nå drives av Vegdirektoratet som bl.a. inkluderer spesielle arbeidsgrupper hvor fylkene er godt representert, vil mange av hovedspørsmålene som jeg har berørt bli avklart. Disse svarene vil danne rammer for det lokale organisasjonsarbeidet hos oss. Vi arbeider nå med hvordan vi skal organisere prosjektet lokalt i Vestfold, hvem som skal være med, målsettinger, organisering etc. Det lokale arbeidet vil starte i løpet av vinteren, men vil først ta skikkelig av når Stortinget har tatt standpunkt, d.v.s. til sommeren.

La oss alle gå åpent inn i prosessen, legge egne interesser til side og bidra til en best mulig helhetlig løsning. Det er den sikreste garanti for et godt resultat.

Tore Kaurin

Holler-utvalget kan som kjent føre til at brakkeliv blir en vanlig del av hverdagen for vegfolk også i vårt fylke. Vegdirektøren sendte i 1912 og -17 ut flere rundskriv om problemområdet Kokker i brakker:

"Arbeidsdepartementet har tilskrevet vegdirektøren således:

"Angående den innkomne forestilling fra de norske sedelighetsforeningers sentralstyre vedrørende forholdene ved arbeiderbrakker med kvinnelig betjening til matlaving m.v. skal departementet bemerke, at man finner det ønskelig at det når kvinnelig betjening må anvendes i arbeiderbrakker, i størst mulig utstrekning blir overdratt til en arbeiders (eller arbeidsformanns) hustru å besørge matlaving m.v. samtidig med at dennes mann antas til å føre de fornødne opsyn i brakken (som brakkesjef). Man skal derfor be rettet henvendelse til arbeidsbestyrerne om at der må bli forholdt på denne måte overalt hvor en sådan ordning kan istandbringes.

Forsåvidt man i det enkelte tilfelle blir nødt til at anvende ugifte kvinnelige kokker i arbeiderbrakker, går departementet ut fra, at der hertil søkes antatt eldre pålitelige kvinner. Man forutsetter, at der for disse alltid innrettes et særskilt låsferdig soverum, og at det påsees at der ikke blir lagt beslag på dette rum av andre. Et sådant særskilt soverum forutsettes likeledes stillet til disposisjon for brakkesjefen og hans hustru når hun tjenstgjør som kokke i brakken."

Arbeidsdepartementet har i skriv av 20. mars 1917 til vegdirektøren uttalt, at lønn til brakkekone etter gjeldende bestemmelser må være veganlegget uvedkommende, men har i skriv av 21. november 1917 antydnet at det offentlige etter derom innsendt forslag vil kunne yte fornødent tilskudd til avlønning av en mannlig kokk, hvor det viser seg ønskelig å ansette en sådan til oppnåelse av betryggende forhold.

Det bemerkes at de tekniske administrasjonssjefer på forhånd hadde uttalt seg mot at arbeidsbestyrerne avskjæres adgangen til å anvende ugifte kvinner som kokker i arbeiderbrakkene, da det er vanskelig å få kokkeplasser besatt med mannlige stuerter, som i alminnelighet også vil falle for kostbare for arbeiderne, og som dessuten neppe helt kan erstatte de kvinnelige.

For såvidt det i noe tilfelle skulde vise seg nødvendig å ansette en mannlig kokk, og dette ikke kan skje uten merutgift, går vegdirektøren ut fra at fornødent forslag om tilskudd av det offentlige innsendes hertil, så at spørsmålet kan bli forelagt departementet til avgjørelse."

Rundskriv 17/4 1912, 22/3 og 28/11 1917

Folk liker oss stadig bedre

Den årlige telefonintervjuundersøkelsen Opinion gjør for oss, viser at vi i stadig større grad blir oppfattet som effektive, miljøbevisste og opptatte av trafikksikkerhet.

Erik Thomassen

Siden 1990 har Opinion as ringt opp 600 vestfoldinger og stilt de samme spørsmålene om Vegvesenet, hva vi driver med og hvordan de oppfatter oss. År for år har vi forbedret vår profil i befolkningen, men forbedringen har aldri for vært så stor som i 1993.

Effektiv vegetat

76 % av de spurte svarer nå at effektiviteten vår er **svært god** eller **nokså god**. I 1990 var det til sammenligning bare 57 % som mente det samme. E 18-prosjektene i Sem og Stokke gav oss verdifull oppmerksomhet med store innsparinger, og dette positive bildet har nok blitt ytterligere understreket av det som har skjedd på riksveg 19-anlegget i Horten de siste to årene.

Mer miljøbevisst

Bakgrunns materialet viser også at de to store Horten-prosjektene, Sydovervegen og Miljø-Storgata, må ligge bak noe av forbedringen i folks tillit til oss på området **miljø**. 61% svarer nå at Statens vegvesen i stor grad eller til en viss grad er opptatt av miljø. I 1990 mente bare 43 % det samme. Andelen som velger det mest positive svaralternativet er forøvrig mer enn fordoblet, fra 8% til 20 %.

Den sterkeste utviklingen har vi i 1993 hatt i vårt omdømme som tra-



Stadig flere synes vi er effektive, miljøbevisste og opptatte av trafikksikkerhet.

fikksikkerhetsetat. De som mener at vi i stor grad er opptatt av trafikksikkerhet utgjorde 40 % i 1990, i 1991 var andelen økt til 42%, i 1992 til 44 %, før vi i 1993 gjør et hopp oppover til 53%. Tatt i betraktning hvor mye trafikksikkerhetsarbeidet betyr i virksomheten vår, er dette imidlertid fortsatt alt for lavt.

Flere vil ha motorveg

Det siste spørsmålet i undersøkelsen

går på folks holdning til E18-utbyggingen. Også her har det skjedd en viktig utvikling i 1993. Tidligere har rundt 67% av de spurte vært enig i at E 18 bør utbygges til motorveg så snart som mulig. Nå er andelen økt til 75%.

I 1994 vil det bli gjennomført en utvidet undersøkelse der vi også går til våre nære samarbeidspartnere og politikerne og spør hva de mener om oss.

Vegmester, kunstmaler og brødbaker



- Det er et godt miljø her på Ås vegstasjon, sier den nye vegmesteren Odd Arntzen. Her sammen med Berit Vereide og Inger Lise Fristad i resepsjonen på vegstasjonen.

- Jeg skal fungere som vegmester her i område 2 fram til 1. januar 1995, sier Odd Arntzen til Vestfolder'n. En oppgave med mer ansvar og ledelse samtidig som det blir en stor utfordring for meg. Problemet kan bli å greie å holde seg borte fra detaljer i selve driften på stasjonen - gamle vaner er nemlig vonde å vende, men med et godt samarbeid vil det gå bra.

Jorun Sætre Bringaker

Deteren megetallsidig herremann som har overtatt hovedoppsynet på Ås vegstasjon etter Oddvar Bakken som har permisjon i ett år for å jobbe som ass. anleggsleder på E 18 Nord. Odd Arntzen har vært i Vegvesenet i mange år og kjenner organisasjonen ut og inn. Dette er faktisk sjette gang han bytter jobb innen sammen organisasjon.

- Jeg gleder meg til å ta fatt, sier Odd og legger til at en slik utfordring er han villig

til å ta og vil satse på å videreføre den strategi som vegmester Bakken og ledelsen på vegkontoret har lagt. - Det å være lojal mot tidligere fattede vedtak både når det gjelder vedtak om innleie av maskiner og bestemmelser i forbindelse med saltprogrammer naturlig for meg, sier han videre. Men det største problemet blir å holde seg borte fra detaljer i selve den daglige driften, dvs. noe av det han tidligere hadde som arbeidsområde. - Guttene vil jo fremdeles komme til

meg med spørsmål og problemer, sier han videre og legger til at det vil etter hvert bli lagt over til oppsynsmann Georg Johsen som har overtatt mine tidligere arbeidsoppgaver.

- Det at jeg nå skal fungere som vegmester tilsier mer ansvar både personalmessig og driftsmessig, sier Odd og legger til at han nå også blir med i ledergruppa på driftsavdelingen på vegkontoret. Administrativt arbeid blir det mye mer av enn det jeg vært vant

med tidligere, derfor må jeg ha litt hjelp av Oddvar Bakken til å finne fram i bunker med rapporter og permer, forteller han. Men han er optimistisk og tror det vil gå bedre etter hvert og legger til at samarbeidet med Oddvar Bakken er meget bra.

Odd nevner miljøet på Ås og forteller at det er meget bra. Han synes at han har et meget godt forhold til de som jobber der og trekker informasjon fram som et viktig ledd i et godt samarbeid.

Ellers er Odd en hjemmekjær mann med mange interesser. I det siste har han slått seg på kunstmaling! - Det er bare på hobbybasis, sier han beskjedent. Han henter sine motiver og får inspirasjon fra sitt hjemsted Åsgårdstrand, selvfølgelig. Vi gleder oss til å se noen av hans produkter. Foreløpig har bare venner og familie fått disse bildene, men kanskje han etter hvert kan utvide sin "kundekrets". Brødbaking er også en av Odds store interesser. Stådig på leiting etter nye oppskrifter med forskjellige slags krydder og kornsorter! Fotballen har han selvfølgelig ikke glemt, det er den 36. sesongen som dommer og spiller i Åsgårdstrand. Odd har blitt en ivrig sykler etter en sykkeltur til Danmark sist sommer med Turd og Wenche fra vegkontoret, det ga visst mersmak. Vi ønsker Odd lykke til i den nye jobben!

Skilt ga færre ulykker i kurver

Bakgrunns- og retningsmarkeringene som ble satt opp i 36 kurver i Vestfold i årene 1984-87 reduserte antallet personskadeulykker med 48 %. Driftsavdelingen vil nå skilte flere ulykkeskurver.

Erik Thomassen

Skiltene ble satt opp på E 18 og på riksvegene 19, 303, 310 og 319. Sivilingeniør Svein Stigre har undersøkt utviklingen på de aktuelle strekningene og på kontrollstrekninger hvor det ikke har vært utført tiltak. Ulykkesnedgangen har vært størst i skilte kurver på E 18, med hele 60 %. Det er først og fremst utforkjøringsulykkene som er redusert. I de skilte kurvene skjedde det 10 slike ulykker i etterperioden, mens antallet var 27 i en tilsvarende lang førperiode. Nedgangen utgjør 63%. Møteulykkene er imidlertid bare redusert med 15 % fra 13 til 11.

På kontrollstrekningene hvor det ikke har vært utført tiltak har utviklingen vært en helt annen. Her har ulykkene økt med 20 % fra 225 til 271 ulykker. Dette viser at det ikke kan være tvil om at det er skiltingen og ikke generelle bakenforliggende forhold som har gitt den positive effekten.

Antallet skadde bilførere og passasjerer i ulykker i skilte kurver er redusert med 48%. Dette er samme prosentvise nedgang som for antallet ulykker. Utviklingen er lik på alle de skilte vegene, bortsett fra riksveg 319 Svelvikvegen, hvor det faktisk har vært en ubetydelig økning i antallet ulykker i perioden.



Retnings- og bakgrunnsmarkeringene som ble satt opp i 36 kurver i perioden 1984-87 har redusert utforkjørings- og møteulykkene med 48 %.

Flere kurver skiltes

Drift vil i løpet av 1994 sette opp retnings- og bakgrunnsmarkering i kurver på den resterende delen av riksvegnettet.

- I løpet av 1994 vil vi gjennomføre en vurdering av hvilke kurver på det øvrige riksvegnettet som trenger retnings- og bakgrunnsmarkering, sier Rune Lundquist på Driftsavdelingen. Han regner også med at utplasseringen starter i år.

Det er avsatt 200.000 kr i budsjettet til tiltaket. Hvor mange kurver dette strekker til, er det urå å si, men utplasseringen vil ventelig fortsette i 1995 med sikte på å få fullgod skilting på hele riksvegnettet.

Rune understreker at vurderingen ikke bare vil basere seg på ulykkestatistikk. - Vi vil befare de aktuelle punktene og også forhøre oss med vegmestrene om de har spesielle kurver de ønsker tiltak i, sier han, og legger til at dette er en gylden anledning til å praktisere "føre-var"-prinsippet.

Å kjede seg ved sitt arbeid er å arbeide dårlig.

Jorun til E18Nord

Jorun Sætre Bringaker, Vestfolder`ns journalist og kontaktperson mot utedrifta, går over i ny stilling på E18-anlegget i nordfylket fra sommeren.

Det er lenge siden Jorun søkte og fikk den ledige stillingen som leder for kontorfunksjonen og informasjonsansvarlig på anlegget. All turbulensen omkring planene og vedtaket om igangsettelse av prosjektet, har ført til at det først nå er klart at hun vil tiltre stillingen.

Jorun kom fra Fellestjenestene til Info i 1990 og har hatt utedrifta som spesialområde. Gjennom de fire årene hun har jobbet med Vestfolder`n har hun bygget opp et stort kontaktnett og vunnet stor tillit blant tjenestemennene ute. Hun skal ha en vesentlig del av æren for den sterke posisjonen Vestfolder`n etterhvert har fått. Selv om det nå er lagt et godt grunnlag, blir det ikke bare enkelt for den som skal overta å leve opp til det Jorun har fått til på dette området.

Erik Thomassen

Åtte Vestfoldere i -94

Det vil gå noe lengre tid mellom hver utgivelse av bedriftsavisa i det nye året.

Arbeids- og ressursituasjonen på info gjør at det er nødvendig å redusere utgivelsestakten på Vestfolder`n noe. De neste sju nummerne vil komme ca 20. mars, 5. mai, 20. juni, 20. august, 5. oktober, 15. november og 20. desember.

De siste åra har Vestfolder`n kommet med 11 nummer i året, men i 1993 ble dette redusert til ni pga sykdom og stor arbeidsmengde. Årsaken til at det i 1994 bare tas sikte på å utgi åtte nummer er dels at Jorun Sætre Bringaker vil gå over i ny stilling i løpet av sommeren, dels at redaktøren er engasjert i oppdrag for Vegdirektoratet og Vegvesenets OL-sentral.

Vegdirektoratets elektroniske avis ble i juli i fjor gjort tilgjengelig for skjermbrukere i Vestfold. Utover høsten ble det gjort forsøk med innlegg av lokale nyheter i avisa. Undersøkelser viser at omkring 25 - 30 % av de som



hadde tilgang til avisa i dette tidsrommet, fulgte med i den.

VegAvisa er fortsatt tilgjengelig for alle med tilgang til vegkontorets nettverk, men nå uten lokalstoff. Etter planen vil dette komme tilbake fra 1. oktober i år og VegAvisa vil da også bli gjort tilgjengelig i papirversjon for de som ikke har skjermtilgang.

Fotokonkurranse:

Tema: Vinter og veg i Vestfold

Vestfolder`n utlyser med dette en fotokonkurranse for Vegvesenets ansatte med familie. Tema: Vinter og veg i Vestfold. Farger. Bildene må stilles til rådighet for informasjonstjenesten. Beste bilde blir belønnet med kr. 500 i fotoutstyr. Øvrige bilder som ønskes benyttet betales med kr. 200,-. Jury: Redaksjonsrådet. Innleveringsfrist: 1. mai 1994.

Dette har vi ventet på lenge!



- Nå har vi endelig fått den etterlengtede gammeldagse vinteren her i Vestfold. Det medfører full fart for våre folk i beredskapen. Jan Syvert Bråthen og Nils Gunnar Ås har nok å gjøre for tiden.

- Fra tørt snøføre til sludd og slaps på noen få minutter, det er arbeidssituasjonen vår, sier Jan Syvert Bråthen og Nils Gunnar Aas til Vestfolder'n. De hadde vakt onsdagskvelden i romjula i område 2 sammen med oppsynsmann Tor-Odd Ringseth. En dag og kveld med all slags vinterføre fra flott tørt snøvær til regn og sludd og slapseføre på vegene.

Jorun Sætre Bringaker

Telefonene på Ås vegstasjon kimer i ett, det er glatt på E 18 og Radio Sjøboden vil ha vegmeldingen som de har fått somlet bort og det er meldt regn! Oppsynsmann Tor-Odd Ringseth tar seg til pan-

nen og sukker. - Her er man ikke arbeidsledig for tiden, sier han og legger til at det har vært enormt mye å gjøre i julen. - Jeg har vært mye på vakt i julen og selve julaften var det bare å hoppe til sengs da jeg

kom hjem utpå ettermiddagen, sier han videre og forteller at han var så sliten at han følte at det begynte å gå utover helsa.

- Det er -5 grader og det regner, vi må salte E 18

først, sier Jan Syvert Bråthen til Nils Gunnar Aas. Sålen er veldig glatt, men det tar vel ikke lange tida før "det går opp", sier han videre. De blir enige om å kjøre tandem, dvs. de kjører etter hverandre, en ved midtstripa og den andre brøyter og salter fra der den første slapp og videre ut mot vegkanten. Det er mye trafikk på E 18 og veldig glatt. Men det hindrer ikke bilistene i å ta sjanser med farlige forbikjøringer osv. - Her ser du hvordan vi har det, sier Jan Syvert idet en bil kjører forbi og legger seg mellom de to brøytebilene. - Det er ikke bare det at vi skal prøve å gjøre en god jobb, men vi må hele tiden ta hensyn til bilister som kjører på grensen av det som i det hele tatt er mulig. Men det har heldigvis ikkeskjedd noen alvorlige ulykker, sier han videre.

Nils Gunnar og Jan Syvert stoppet på E 18 og var ute og kjente på betongen - den var så-

peglatt. Selv da for bilene forbi i en forferdelig fart!

13. januar var Vestfolder'n også med Jan Syvert og Nils Gunnar ut for å brøyte. Det hadde regnet om natta før og E 18 var bar og fin. Nå var det streknin-gen Bjune - Kåpe som stod for tur. - Her var brua under vann i dag morges og vegen var full av snø, sier Jan Syvert da vi kom til krysset på Bjune på riksveg 35. Starten på turen hadde blitt utsatt fordi slangen til oljetilførselen var røket av og måtte skiftes og oljen hadde rent ut og tanken måtte fylles opp. Det var mye snø i innlandet og vanskelig å brøyte en slik smal veg, men Tor Kristiansen kjørte foran med hø-

velen og gjorde grov-arbeidet og brøytebi-len kjørte etter og fikk snøen opp på kantene. Det var veldig glatt og vi måtte en liten tur i grøfta, men med as-sistanse av Nils Gun-nar var vi raskt på ve-gen igjen. Vestfolder'ns medar-beider bles purtom det var hun som hadde kjørt bilen, morsomt! Det var en artig opple-velse, forresten! Vi har endelig fått den snøen vi har ventet på i så mange år og fått testet opplegget med bered-skapen.

Ifølge Kåre Holtung har vi nå tre OL-plo-ger på utlån fra Vegdi- rektoratet. Disse skal kjøpes etter OL. Brøy- teutstyret er for tiden av ypperste klasse.



- Vi kjører for fullt nå, men må stadig innom for å skifte ødelagte deler osv., sier Jan Syvert Bråthen.

Nedgang i erstatningskrav mot Vegvesenet

Gledelig nedgang i antall erstatningskrav mot Vegvesenet i 1993 i forhold til året før. 29 saker har resultert i erstatningskrav mot 44 saker i 1992.

Else Marie Christensen

Av de framsatte kravene som det ble erkjent ansvar for, gjaldt 11 skader i forbindelse med kollisjoner. Det største kravet var på kr 39.428.

Vegvesenet sendte ut 28 krav på til-sammen kr 507.544. At beløpet ble så



"Enkelte reagerer sterkt når de får avslag på erstatningskrav"

stort, skyldes først og fremst at ett av kravene var på hele 260.554 kroner. Dette gjaldt skade på hvelv i Holme-strandtunnelen 1. juni. Skaden skjed-

de i forbindelse med en kollisjon mellom et vogntog og en personbil inne i tunnelen.

1994 blir et nytt aktivt og spennede år for Statens vegvesen Vestfold med store oppgaver som venter på mange områder.

Anleggsavdelingen

I anleggsavdelingens plan for 1994 ligger følgende prosjekter inne:

E 18 Buskerud grense- Gutu - 70 mill. kr.

E 18 Gutu - Hillestad - 63,0 mill. kr.

Rv. 19 Horten - Borre - 4,0 mill. kr.

Fv. 163 Tjølling *) - 6,7 mill. kr.

Fv. 285 Torp*) - 4,0 mill. kr.

Utbedringer Tønsberg - 4,4 mill. kr

GS-veg E18 Revå - Ødegård*) - 4,7 mill.kr

Utekontrollplass E 18 Solum*) - 0,4 mill.kr.

Støytiltak Rv. 19 Rakkås - 0,9 mill .kr

GS-veg Rv. 35 Sundbyfoss - Hof - 3,4 mill. kr.

GS-veg Rv. 301 Agnes - Stavern - 8,3 mill. kr.

Miljøtiltak Rv 303 Dronningens gt. - 5,0 mill.kr.

Utarbeide strategi for ATK

Vurdere alternative vegmerkemeter på betong

Aktivisere beredskapsgruppe trafikkulykker

Klassifisere vegnettet i Horten

Utforske strekningshastighet og forbedre trafikkavviklingen langs E18

Planavdelingen

Utreddinger/hovedplaner/kommunedelplaner:

Transportplan Larvik

E 18 Helland - Gulli

Riksveg 311 ved Kilen

Reguleringsplaner/detaljplaner/byggeplaner:

E 18 Buskerud grense - Hanekleiva

E 18 Hanekleiva - Hillestad

Ringveg Tønsberg

Sykkelbyen

Kollektivtrafikk

Dette sjør vi

GS-veg Rv. 308 Grindstuvn - 12,7 mill. kr.

GS-veg Rv. 19 Stoltenberggt. - 0,8 mill. kr.

GS-veg Ollebukta - 3,3 mill.kr

GS-veg Fv. 465 Eikveien - 3,5 mill. kr.

GS-veg, Fv 469 Slagenavn - Jernbanegt - 2,0 mill. kr.

*) 100 % entreprise

Driftsavdelingen

For driftsavdelingen er det daglige vedlikeholdet av vegnettet den tyngste oppgaven. I årsplanen finner vi ellers bl.a. dette:

Utbedring Rv. 312 Haugan - Sjøe - 6,1 mill. kr.

Øvelse foran vinterberedskapen

Fjellrensk Holmestrandfjellet

Tilstandsregistrering før overtakelse av gs-vegnettet

Gjennomføre endret områdeinndeling

Reasfaltering, 30 km fylkesveger, 85 km riksveger

Utplassere automatisk telegrensemåler

Utarbeide opplegg for gjenbruk av asfaltklump og fresemasse

Avklare fremtidig driftsansvar for Kanalbrua

Rv. 315 Ringveg Holmestrand

E 18 Helland - Gulli

Transportplan Tønsberg/Nøtterøy

Fv. 285 Fokserød - Ravegen

Fv. 285 Torp

Fv. 265 Gogstad - Heimdal

Fv. 264 Kilen - Heimdal

Fv. 880 Eidsfoss - Herstad

Fv. 557 Tassebekk - Stokke sentrum

Fv. 605 Bråvoll - Prestebøen

Miljø og trafiksikkerhet:

Rv. 303 Dronningens gt., Larvik

Miljøsoner gamle riksveg 19

Miljøsoner Sandefjordsveien

Rv. 303 Bisjord - Vollen

Rv. 311 Kjær - Åsgårdstrand

Rv. 315 Hvitstein - Gausen

Rv. 303 Hvalåsen - Åsly

Rv. 310 Apenes - Horten sentrum

Rv. 310 Falkensten - Evjeveien

Rv. 307 Gravdal - Andebu

E 18 Kopstadkrysset
 E 18 Danebo kro
 E 18 X fv. 204 Ringdal
 Rv 19 Kirkebakken + Gunnerudbrekka
 E 18 Bommestad, nordre avkjørsel
 Rv 301 Solli - Agnes
 Rv. 303 Hjertnespromenaden
 Rv. 303 Hystadveien
 Rv. 309 Foynlandsveien (Ekenes)
 Rv. 319 Berger v/ kafeen
 E 18 undergang Sande
 Støy Rv. 303 Gravdal - Tjøllingvn. (Larvik)
 Støy E 18 Rølleshaugen
 Støy Rv 303 Gloppe - Vollen

Digital kartproduksjon

Trafikant- & kjøretøyavdelingen

Biltilsynet vil utføre færre kontroller enn

Synstesting på fire rasteplasser
 Tilsyn og veiledning for trafikkskolene
 Etablere selvbetjent avgasmåler

Maskinavdelingen

Anskaffelser:

5 stk. 514 - biler (lagsbiler)
 1 stk. 30 tonns gravemaskin (innbytte)
 1 stk. grunnborelegg (med forbehold)

Stor skiltvasker
 3 stk. kantstolpevaskere
 3 stk. kombiploger
 1 stk. bankettutlegger
 Saltutstyr (for befuktet salt) (OL-utstyr)
 Strøpparat for MAN lette lastebiler (512)

Utvikling av sentrallager (oppfølging MA-rapporten)
 Deltakelse i prosjektet Maskinsamarbeid over fylkes-

i året 1994

tidligere. Årsaken er at man som en forsøksordning vil vri ressursinnsatsen mer i retning trafikanttiltak.

Kontrollvolumet vil være:

20.000 vektkontroller
 2.820 hallkontroller lette kjøretøyer
 2.280 hallkontroller tunge kjøretøyer
 6.960 utekontroller lette kjøretøyer
 1.260 utekontroller tunge kjøretøyer
 13.300 brukskontroller
 9.700 kjøre- og hviletidkontroller ute
 6.400 kjøre- og hviletidkontroller, bedrifter

1000 førerprøver klasse A, T og D2
 3400 førerprøver klasse B
 290 førerprøver klasse C, D og E

Av andre aktiviteter finner vi i årsplanen bl.a.:

Prosjekt ulykkesregistrering og -analyse
 Kommuneprojekt TS (Borreprosjektet)
 Forprosjekt trafikantrettet TS-arbeid
 Prosjekt eldreopplæring
 Serviceevaluering eksternt og internt
 Utrede fremtidig kjøretøykontroll

grensene
 Temadag for produksjonsavdelingene
 Satsing på kundekontakt, markedsorientering, økonomioppfølging
 Kvalitetssikre behovsmeldinger til verksted

Administrasjonsavdelingen

Avdelingen har i første rekke som oppgave å yte service til andre og forvalte etatens interesser på en del spesialområder. Av større tiltak i årsplanen for 1994 finner vi bl.a.:

Innføre KRØSUS - nytt økonomistyringssystem
 Organisasjonsendringer - "Det nye Vegvesenet"
 Innføre nytt tekstbehandlingssystem
 Integre Helse - Miljø - Sikkerhet i virksomheten
 Ny tele- og datakommunikasjonsløsning mellom Vegkontoret og Ås
 Profilkampanje trafikksikkerhet
 Anskaffe fargekopieringsmaskin

Forskning og utvikling:

Elektronisk teledybde måler

Driftsavdelingen arbeider nå med å utvikle en elektronisk teledybde måler til avløsning for de manuelle målerne som brukes i dag.

Erik Thomassen

Fram til i dag har teledybden vært målt ved hjelp av plastrør med vann og kontrastvæske som stikkes ned i hull som er boret ut i vegkroppen. Avlesningen har hos oss skjedd ved at en mann fra laboratoriet har reist rundt til de 16 målerne som er spredd over hele fylket. Han drar opp røret og konstaterer hvor langt ned vannet er frosset. Metoden er arbeidskrevende, og rørene har hatt en tendens til å fryse fast i hullene, samtidig som man må være spesielt oppmerksom ved asfaltering.

Ideen med det nye systemet er å muliggjøre kontinuerlig måling og avlesning fra et display på et sentralt sted. Det er Finn Erling Berg på vegkontoret og Erik Andersen på laboratoriet som er ansvarlig for prosjektet. Selve måleren utvikles i samarbeid med firma Termo Elektro på Tranby, som er eksperter på temperaturmåling i industriell sammenheng.

En prototype er nå utviklet og klar for utplassering ved klimastasjonen på riksveg 307 på Gravdal i Andebu. - Det er naturlig å lokalisere telegrensemålerne til klimastasjonene fordi vi der har lagt fram strøm og telefonmodemallerede, sier Finn Erling Berg. Det vil forøvrig også bli satt ned en manuell måler ved siden av den elektroniske for å kontrollere kvaliteten på registreringene. Prototypen har forøvrig kostet ca. 60.000 kr. å utvi-



- Lykkes FOU-prosjektet er det snart slutt på teledybde målinger etter den gamle "vannslange-metoden", sier Finn Erling Berg t.v. og Stein Erik Brekke.

kle, mens øvrige målere vil ha en prislapp på 15-20.000 kr. ferdig utplassert.

Det nye systemet bygger i utgangspunktet på noen av de samme prinsippene som det gamle. Det er plassert temperatursensorer på en stav som vil bli gravd ned i vegkroppen. Øverst vil de ha et mellomrom på 2 cm, deretter 5 og senere 10 cm. Sta-

ven inneholder totalt 40 sensorer ned til to meters dybde.

- Slangesystemet er i bruk over hele landet, forteller Erik Andersen. Totalt kan det dreie seg om rundt 500 målepunkter som skal avleses med visse mellomrom, kanskje så ofte som to ganger i uka i teleløsningsperioden. Den nye teledybde måleren kan derfor ha et stort potensiale. Man

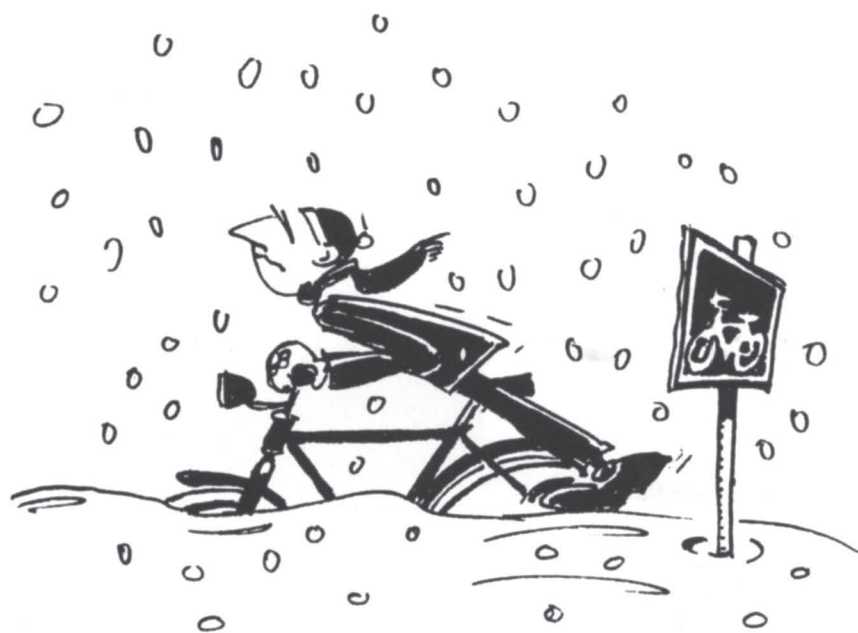
kjenner heller ikke til at det finnes elektroniske systemer utviklet på dette området i utlandet.

- Vi er veldig spent på utprøvingen av det nye systemet, sier Erik Andersen, som forøvrig er innforstått med at lab mister et marked dersom teledybdemålingen knyttes til klimastasjonene i framtida.

Dagens system bygger på et enkelt skille: is eller ikke is. - Vi er litt spent på om det nye systemet vil kunne registrere en telegrense helt nøyaktig, sier Erik. - Hva slags temperaturområder dreier det seg om? Vil vi få et bilde der temperaturen endrer seg med tiendedels grader fra sensor til sensor?

Det nye systemet vil imidlertid kunne gi langt flere og sikrere data enn dagens dersom man får det til å virke som forutsatt. I de kritiske periodene vil man kunne registrere utviklingen i vegkroppen fra dag til dag, og man vil kunne få sikrere kunnskap om hvordan telen utvikler seg under ulike forhold.

Kunnskap om teledybden er nødvendig for å kunne vurdere om vinteraksellast kan innføres. På en del sekundære veger blir aksellasten satt opp til 10 tonn om vinteren. Dette har stor betydning for deler av næringslivet og særlig for tømmertransporten.



Apropos "sykkelbyen"?

Ledelsen tar ansvar for bedriftsidretten

Vegsjefen og bedriftsidrettslaget har kommet til enighet om en avtale som sikrer den videre driften av laget.

Bedriftsidrettslaget har hatt det trangt økonomisk de senere årene. Tradisjonelle inntektskilder har tørket inn og man har måttet tære på fondsmidler. I november ble det inngått en avtale mellom vegsjefen og idrettslaget som skal sikre laget de inntekter det trenger for fortsatt å kunne operere på dagens nivå.

Som motytelse må idrettslagets medlemmer regne med å stille opp med dugnadsinnsats i større grad enn det som har vært tilfellet til nå. Vegsjefen ber også om at idrettslaget vedtektsfester at det skal ha som formål å styrke det sosiale miljøet og det forebyggende helsearbeidet i etaten.

Avtalen med vegkontorets ledelse var viktigste sak på Vegas årsmøte 19. november. Årsmøtet vedtok enstemmig opplegget som var trukket opp gjennom ledermøtebehandlingen en uke tidligere. Styret vil nå legge fram forslag om endringer i vedtektene til

ekstra-ordinær generalforsamling, etter planen i slutten av april.

Årsmøtet gjenvalgte forøvrig Erik Thomassen som formann og Bente Huseby som kasserer. De øvrige styremedlemmene, Anne-Grete Friberg, Espen Alme og Inger Engelsen, var ikke på valg. Som varamedlemmer ble Roald Johansen og Astrid Barkost gjenvalgt.

Styret fikk tilslutning til prinsippet om at reiser til vegcuparrangementer skal støttes med et fast beløp pr. deltaker og ikke ved at Vega betaler alt utover en egenandel.

OL på veg

Firedoblet vinterberedskap og døgnovervåking av trafikkavvikling og føreforhold. Statens vegvesen satser maksimalt for at OL på Lillehammer også transportmessig skal bli vellykket. Og Vestfold er med...

Erik Thomassen

Nærmere 6000 tonn salt vil være i beredskap under OL, og skulle det bli behov for enda mer, har man også det tilgjengelig. Roar Støtterud på vedlikeholdskontoret i Vegdirektoratet er i følge "Vegen til OL" overbevist om at framkommeligheten under OL vil bli god. Selv tett snøfall på mest ugunstige tidspunkt, mellom seks og ni om morgenen, tror han ikke vil by på uoverkommelige problemer.

Alltid saltbiler ute

- Uansett vil eventuelle problemer bli betydelig mindre enn under vår vanlige beredskap, sier Støtterud. Vi tar ingen sjanser - saltbilene vil være ute på vegene kontinuerlig, og de skal bemannes med rutinert personell som kan faget til fingerspissene. I tillegg rår vi over det mest moderne salte- og strøutstyret som finnes i dag, sier Støtterud.

Blant driftsmannskapene som blir satt inn i OL-beredskapen er sju mann fra



Brøytebilen og dataskjermen blir viktige redskaper for Statens vegvesen under OL. Her sjekker Torbjørn Bakken fra vekontoret i Oppland utstyret - han skal jobbe med vegmeldinger under lekene. Foto: Olav Nordli

Vestfold, tidligere presentert i Vestfolder'n nr. 8/93: Tore Svendsen, Jan Syvert Bråthen, Oddmund Nilsen, Arne Johansen, Bjørn Sørlie, Gunnar Arnesen og Henning Nilsson. Med seg har de både høvel og saltbil, samt en bil med spyle-/vaskeutstyr.

Døgnvakt også inne

Fra OL-sentralen på vegkontoret på Lillehammer vil operasjonen bli styrt og trafikken overvåket. Sentralen vil være bemannet døgnet rundt under OL, og drøyt 30 personer vil dele på vaktene. Tre av disse er lånt inn fra Vestfold: Oddvar Bakken, Finn Erling Berg og Erik Thomassen. Bakken vil være tilknyttet gruppen som skal overvåke vær- og føreforholdene og gi råd om tiltak på vegnettet.

Berg og Thomassen vil være knyttet til informasjonsgruppen. Informasjonsgruppen har dels med generell informasjon internt og overfor mediene å gjøre, dels med vegmeldingstjenesten. Thomassen skal ha oppgaver knyttet til det førstnevnte området, mens Berg skal jobbe med veg- og føremeldinger.

Vegvesen og politi

OL-sentralen ledes av OL-vegsjef Jan Søylen og foruten drift og informasjon vil man ha ansvar for å overvåke og analysere trafikkutviklingen og gi råd til politiet om trafikkdirigerings tiltak. Det er politiet som har ansvaret for å stenge veger, holde tilbake trafikk eller omdirigere. Dette vil foregå fra politiets trafikkstyringssentral på Lillehammer. Her vil også

Vegvesenet være representert med en person som skal sørge for åpne forbindelseslinjer mellom OL-sentralen på vegkontoret og politiets trafikkstyringssentral.

LOOCs ansvar

I forberedelsesfasen har det vært en viss drakamp mellom de ulike aktørene i transportavviklingen i forbindelse med arrangementet. Sett fra Vegvesenets side har LOOC hatt ambisjoner om å påta seg et større ansvar enn det de som arrangør har. Både politiet og Vegvesenet har imidlertid vært helt klare på at det er helt uaktuelt å avgi noe myndighet til OL-arrangøren. Også informasjonsansvaret skal følge den myndigheten man har.

Det lurder vi på...

- Blir E6 stengt hver dag under OL?

- Nei, men i noen tidsperioder morgen og ettermiddag kan det bli aktuelt å stenge.

- Innebærer dette at jeg kan kjøre personbil fritt i OL-regionen?

- Du har mulighetene, men vær likevel forberedt på forsinkelser. Vegvesenet anbefaler at du bruker kollektivtilbudet mest mulig.

- Må jeg kjøre kollektivt til hytta på Sjusjøen?

- Nei, men det er lurt å kjøre egen bil utenom trafikktoppene. Skal du fra hytta til et OL-arrangement - ta bussen!

- Vil næringslivet i OL-regionen kunne fungere?

- Ja, butikker, bedrifter osv. vil få et fleksibelt kjøreopplegg. Næringstrafikken er prioritert under OL. Men også denne må unngå kjøring i de mest trafikkerte periodene.

- Blir Lillehammeren stengt by?

- Nei, men det blir kjøreforbud mellom kl. 0600 og 2100.

- Vil det bli tilstrekkelig med parkeringsplasser i OL-regionen?

- Ja, det vil bli etablert over 20.000 ekstra parkeringsplasser

- Hvor finner jeg parkeringsplasser med bussterminaler?

- Ved Hamar, Gjøvik, Dokka, Gausdal og Fåvang. I tillegg blir det noen mindre parkeringsplasser rundt Lillehammer. Folk som kommer fra Vestfold anbefales å kjøre over Hadeland og parkere på Gjøvik.

- Vil det koste noe å parkere der?

- Dagsprisen vil variere mellom 50 og 70 kroner for OL-tilskuere.



Tekst og tegning sakset fra "Vegen til OL" nr. 8193, redaktør: Geir Hasle

- Kan jeg ta meg fram til langrennsløypene uten billett?

- Ja

- Kan jeg ta meg ut til disse løypene med egen bil?

- Mulighetene er små. Vi anbefaler sterkt at du benytter deg av kollektivtilbudet.

- Hvor lang tid må jeg regne med fra Oslo til Lillehammer?

- Med buss eller tog hele vegen: ca. 3 timer. Med egen bil og overgang til buss: ca. 4 timer.

- Kan jeg regne med at Vegvesenet holder vegene framkomelige selv ved tett snøfall?

- Ja, vi firedobler beredskapen, og regner med å holde vegene snøfrie.

- Hvor stor trafikk regner Vegvesenet med at det blir under OL?

- Vi regner med at det blir påske-trafikk 16 dager i strekk.

- Skal biltilsynet foreta kontroll under OL?

- Biltilsynet vil være mye ute på vegene, men hovedsakelig for å yte service til trafikantene.

- Hva vil Vegvesenet gjøre for å unngå kork?

- Sammen med politiet har vi planlagt omkjøringsveger. I tillegg er de periodevise trafikkrestriksjonene et middel for å unngå for mye trafikk. Men det viktigste er at folk bruker buss og tog mest mulig, og følger med på trafikkmeldingene i media.

Trafikkinfo i mange kanaler

Tekst-TV og vegmeldingstelefonen 175 vil under hele OL formidle Statens vegvesens ferskeste kunnskap om forholdene på OL-vegnettet.

I OL-regionen vil du dessuten kunne ta inn trafikkmeldinger over OL-radioen som sender 24 timer i døgnet. Denne radioen erstatter distriktssendingene fra NRK Hedmark og NRK Oppland og vil også kunne tas inn i Østlandssendingas nedslagsfelt.

Vegvesenets OL-sentral vil dessuten sende meldinger til Dagsnytt og P4 om trafikkavvikling og føreforhold.

Veteran med over 40 år i Vegvesenet slutter:

-Det har blitt endel 10-øres poker, sier Ivar

Maskinkjører Ivar Antonsen fra Eplerød har lang fartstid i Vegvesenet. Hans "arbeidsdag" er nå avsluttet og han er på veg inn i en pensjonisttilværelse fylt av optimisme og pågangsmot. Han er så full av opplevelser og historier at nysgjerrigheten og interessen bare vokser og vokser i løpet av en samtale med denne helt spesielle mannen.

Jorun Sætre Bringaker

- En uforgjæmelig opplevelse for meg i hvert fall, det må jeg først få si. Ivar må en bare bli glad i!

Ivar Antonsen er en stille og rolig mann som bor sammen med sin bror Arne på et sted som heter Snippen på Eplerød et stykke fra riksveg 317. Dette idylliske stedet ligger i nærheten av den planlagte søndre tunnelmunning av Hanekleiva-tunnelen på den nye E 18. Der har de bygd seg hus ved siden av deres tidligere barndomshjem, en vegvokterbolig som foreldrene kjøpte i 1919. Faren til Ivar var nemlig vegvokter. I gamlehuset vokste de fleste av ni søsken opp sammen med mor og far. Det var lite og trangt, men kravene til boforhold var nok noe annerledes den gangen. Ivar mener boligen er verneverdig, men det ble for dyrt for Vegvesenet å restaurere den og det synes Ivar er veldig synd.



- Jeg har nok å gjøre som pensjonist, men jeg savner gutta i område 1, sier veteranen Ivar Antonsen til Vestfolder'n.

- Det har nok skjedd endel siden 1952 da jeg begynte i Statens vegvesen, sier Ivar til Vestfolder'n. - Jeg begynte hos oppsynsmann Klaus Jahren i vedlikeholdet, forteller han videre. Vi dreiv mer med anleggsarbeid den gangen enn vedlikeholdet gjør i dag. Maskiner og biler hadde vi ikke, men det gikk bra med krafse og pigghak-

ke. - Jeg husker vi stod og hakka leire med pigghakka og fylte igjen grøftene, forteller Ivar videre. Han husker oppsynsmann Jahren som en grei kar, men humøret kunne være ganske skiftende. - Jeg husker en sa til han en gang: "- Vi begynner kl. 7 om morgenen her vi." Da svarte Jahren: "Det kan ikke jeg vite, dere er jo i full gang

Pedersen og Hansen jobbet på et anlegg oppi fjellet. Hver lørdag kom konene deres på besøk. Men en lørdag kom bare fru Pedersen. Hansen forsøkte å skjule sin skuffelse, men da han utpå natten hørte hvor koselig de to hadde det, hvisket han til Pedersen: - Du, Pedersen, kan jeg ikke få låne et nummer av deg til neste lørdag?

Vi lever alle under samme himmel, men ikke alle har den samme horisont.

Godordet

Ivar husker også en episode til fra tiden med Jahren. - Vi jobbet på ei bru på Svinevold den gangen, forteller han og det bodde ei kjærring ved siden av der brakka stod. En dag hadde hun ikke sett oss så mye ute, vi hadde vel mest sittet inne i brakka for det var mye venting akkurat den gangen. - Tror du ikke den kjærringa hadde ringt inn til vegkontoret og sagt at vi satt i brakka hele dagen og da var ikke oppsynsmann Jahren sein med å komme ut. For en beskjed fra vegkontoret om at vi satt inne i brakka, det var tøft å høre for en oppsynsmann den gangen. Folk trodde vel vi satt inne og spilte poker, sier Ivar og ler godt. Poker har han spilt mye av, men det var oftest i matpausene det skjedde.

Fra 1957 har han tilhørt maskinsentralen som maskinkjører. Høvel har han kjørt siden 1972. Før han gikk over til høvel har han kjørt både hjullaster og traktor med lesseskuff. Setet på traktoren husker han godt, det var et "slåmaskinsete" og var grusomt å sitte på. Arbeidstøyt den gangen fikk de ett sett av i året. Hansker og støvler måtte de holde seg med selv, og det kunne det være stort forbruk av.

I 1959 lå han en vinter på Grefsrud i et rom i en tyskerbrakke. De som brøytet ville ikke kjøre han hjem, de hadde rett og slett ikke tid.

Ivar husker vegsjefene og fortalte at vegsjef Torp ofte var ute og kikket,

han husker spesielt at han kom da de var på Bispevegen. Vegsjef Larsen og Jørv så de aldri. - Det er nok vegsjef Johan Lepperød som jeg har opplevd å se mest til og jeg satte pris på at han stoppet og kunne slå av en prat med oss gutta.

Martin Nordkvelle har så lenge han husker vært sjef på maskinsentralen. Han kom ofte ut sammen med en som alltid gikk med slips, husker Ivar.

Den ofte nevnte bilen som fraktet folk fra sted til sted husker også Ivar veldig godt. På Fonvegen skled den av en gang og en kar fra Hof ilskreik. Det var spesielt da de kjørte opp bratte bakker at risikoen var størst.

I de siste årene har han vært tilknyttet Sande vegstasjon og område 1. Ivar er en meget interessert mann og er godt informert om det som skjer. Han har lest alt som er å lese om Hollerutvalgøi, Krøsus osv. Vestfolder'n leser han fra perm til perm.

Giftemål har det aldri blitt på Ivar og broren Arne. - Vi greier oss godt uten kvinnfolk, sier Ivar og legger til at de lager middag hver dag og vasker og holder det reint rundt seg. Nå er det stort sett jeg som lager maten, sier han videre for nå er jeg ikke på jobben om dagen. Videre forteller han at han snart har tenkt seg en tur på skauen og hogge ved. Jakt driver han også med og har jaktterreng i nærheten av der han bor. Men det blir vel forandring etter at den nye E 18 er bygd.



- Det er synd det ikke ble noe restaurering av vegvokterboligen vår, sier Ivar Antonsen til Vestfolder'n. Ivar og boren Arne bor idyllisk til på Eplerød. Det er ikke så mange år siden de bygde nytt hus, til da hadde de bodd i gamlehuset uten innlagt vann og klosett. Den store forandringen får de sikkert føle når byggingen av den nye E 18 starter opp, anleggsvegen skal gå rett ved siden av huset deres.

Og så omorganiserer vi litt

I Vestfolder'n 11/1992 kommenterte jeg organisering av driftsområdene. Det opprinnelige forslaget når det gjelder antallet er verd å merke seg idet den nedsatte komite prioriterte slik: Ett driftsområde, tre driftsområder og til slutt to driftsområder som det svakeste.

Den nye komiteen er pålagt å utrede forholdene omkring to driftsområder, altså det svakeste etter den forrige komitees mening.

Hvorvidt det skal være ett, to eller tre driftsområder vil ikke være av avgjørende betydning for effektiviteten i driften. Det er hele tiden et spørsmål om koordinering, og om å få folkene med seg. Den siste komite har ikke laget romsligere arbeidsforhold for den enkelte arbeidstaker, og situasjonen kan beskrives slik:

Forslaget virker sterilt og vil ikke være kunnskapsutviklende for det enkelte individ. Det sies at noen vet alt om ingenting og at andre vet ingenting om alt. Forslaget vil bremse totalkunnskapsnivået for det enkelte individ og skape personer som vet alt om ingenting. Vår målsetting ved organisering burde være å skaffe frem personer som vet mye om det meste, men dette er kanskje ikke vår politikk idet disse ville være attraktive i det frie arbeidsmarkedet. Skal det utvikles kunnskapsrike personer som har oversikt må boksmentaliteten bygges ned, og den enkelte utvikles uten boksplassering innen et bredt kunnskapsnivå (Se fig. 1) Greier vi ikke dette vil avdelingsstridighetene skjerpes, kommunikasjonsproblemer internt øke og omverdenen vil ikke skjønne hvorfor det er så mye rot. Utenomverdenen sier i dag: Hvorfor får vi ikke ens svar når vi kontakter Vegvesenet om samme sak? Kontaktes fem forskjellige personer gitt fra sentralbordet, så får vi fem helt ulike svar. Kan vi leve med dette?

Det er viktig at de som kan mye får lov til å bruke dette fremfor å bli stuet vekk som bry-somme. Kortsiktig er det jo mye lettere å bruke de som arbeider uten å tenke, for de stiller ikke vriene spørsmål, eller kan tenke seg å løse problemer på nye måter.

Det Norske Veritas har som målsetting at en kompetanseperson ikke må være i samme arbeidssituasjon mer enn fire år for ikke å sovne. Hos oss sover mange og det gjør at administrasjonen er altfor stor, og det brukes mer tid og energi på å få flere ansatt enn det brukes til å få vekk unødige arbeider og sirupstunge rutiner.

Personlig synes jeg det er synd Vegvesenet går inn for et modifisert forslag til mindretallet i Hollerutvalget. Jeg er fast overbevist om at flertallsforslaget på sikt ville gitt oss bedre albuerom og bedre muligheter til utviklende jobber, men det er sikkert noen oppe i systemet som er redde for å miste sine bein. Jeg tror også det kan være uheldig å foreta endringer av driftsområdene umiddelbart før Hollerutvalgets intensjoner iverksettes, men det er jo tillatt å prøve.

Audun Nordbotten

Leserbrev

Takk

Jeg vil på denne måten få takke for gaver og blomster i forbindelse med pensjonistavslutningen.

Hilsen Halvor Garvik

Gravemaskinkjører Olsen var en mann av få ord. Men han hadde fått et sandkorn i øyet og måtte til legen for å få det vekk. Doktoren tok 100 kroner for jobben og sa spøkefullt:

**- Olsen synes kanskje det er dyrt?
- Nei, sa Olsen, - men det er klart at hvis man tenker seg om, blir det en kolossal kubikkpris!**

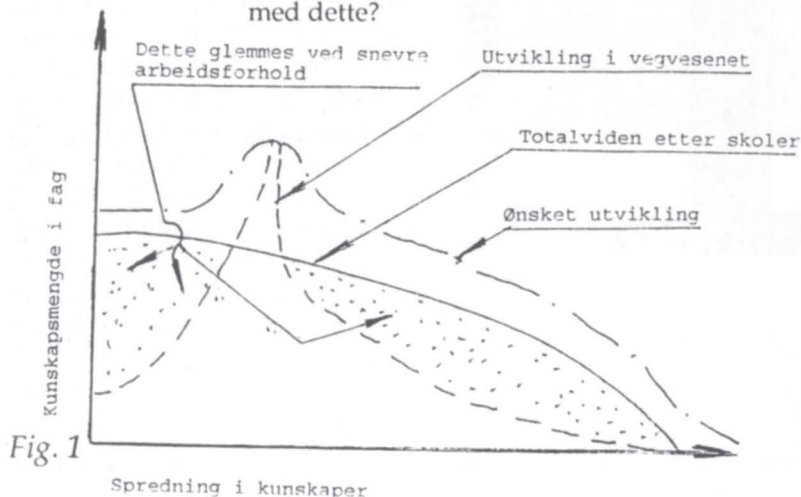


Fig. 1

Spredning i kunnskaper

Takk til vegveteraner

118 år i Vegvesenets tjeneste hadde de fire vegveteranene som ble hedret på Furulund kro i Stokke 30. november 1993. Det ble en hyggelig og minnerik avslutning, noe både pensjonistene og deres ektefeller ga uttrykk for.

Annlaug Wold

Som vanlig takket vegsjefen de fire pensjonistene for innsatsen, og han overrakte vase og diplom. Fruene ble overrakt blomster som en liten oppmerksomhet fra Vegvesenet. Hovedtillitsmann Hans-Thv. Kittelsen overrakte vase og blomster og takket på vegne av Vegarbeiderforeningen. Ellers ble pensjonistene overrakt gaver fra staten, dette ble foretatt av deres arbeidsledere og var ledsaget av anerkjennende ord.

Ivar Antonsen var veteranen med stor V, han hadde hele 41 års tjeneste



Minnerikavslutning for staute karer. F.v. vegsjef Johan Lepperød, Knut A. Moe, Ivar Antonsen, Nils Mehammer og Harald Wessel.

bak seg. Han har vært tilsatt i maskinavdelingen og stasjonert ved Sande vegstasjon. Nils Mehammer har vært tilsatt fra juni 1960, og han var de senere år kontormann ved anleggsavdelingen med oversikt over det meste. Harald Wessel har også vært tilsatt ved anleggsavdelingen, og han hadde 23 år da han fikk invalidepensjon fra 1. august 1993. Knut A. Moe

ble tilsatt ved maskinavdelingen i september 1972, og mange kjenner han fra tiden som sjåfør mellom Ås/vegkontoret. Han fikk invalidepensjon fra 1. juli 1993.

Med dette har fire staute arbeidskarer avsluttet en lang og god "arbeidsdag" i Statens vegvesen Vestfold.

Skidag

Lørdag 5. februar
kl. 11.30

Program

- Langrenn med diverse innlagte poster
- 3-bens stafett
- Aking (ta med akebrett!!)

Salg av kaffe, vafler, pølser og brus.

Påmelding til Bjørg Trangerud, vegkontoret, arkivet, tlf. 33 37 18 52 innen 28. januar.



Skal vi sette opp elggjerde eller viltgjerde?

Hva er et elggjerde? Jo, det er et grovmasket nettinggjerde som stenger for den frie passasjen for større dyr som elg, storfe mv.

Hva er et viltgjerde? Jo, det er et gjerde som har finmasket netting nederst som stenger for småvilt og større masker i nettingen jo høyere opp over gjerdet vi kommer slik at det stenger både for store og mindre viltsorter. Dette gjerdet må festes til fjell i nedkant eller graves noe ned over vanlig mark slik at viltet ikke kan krype under.

Det er klart at et elggjerde er billigere enn et viltgjerde, men vi kan jo spørre, er det kun elgen av vårt vilt vi vil sikre eller er det også annet vilt? Settes gjerdene opp bare for å sikre mot kollisjonsskader på bilene eller ønsker vi også en sikringseffekt av våre mindre ville og tamme dyr? Ønsker vi å sikre mindre dyr og det tror jeg må være målsetting så har vi ikke noe valg. NSB har gått ut med større tilbud på oppsetting av viltgjerder. Det er også kun viltgjerder som er med i miljøvern avdelingen hos Fylkesmannens rapport "VILT-BILKOLLISJONER I VESTFOLD" datert 1992. Denne rapporten lagt til grunn ved godkjenning av de viltgjerder som skal settes opp langs E 18 i Stokke.

Den som tror at et viltgjerde stopper alt vilt tar feil. For eksempel vil et forskriftsmessig oppsatt viltgjerde med høyde 2,5 m og hvor viltet kan passere over eller under bruer som er tilpasset dyretrekk reduserer elgpasasjen over veg med 90%. Lages gjerdet lavere så avtar effekten raskere enn prisreduksjonen. Det er således ikke vanskelig å lage gjerder med liten effekt eller uten effekt for ganske store beløp.

Det er ikke vanskelig å forstå at det blir stor forvirring om kostnader til sikring når noen opererer med viltgjerder, andre med elggjerder, og når det i tillegg opereres med flere forskjellige høyder og uspesifiserte materialvalg.

Når vi skal velge gjerdetypen bør vi sette nytte og effekt opp mot kostnader basert på såvel oppsetting som holdbarhet og framtidig vedlikehold.

Det er ganske klart at det kun er aktuelt å nytte viltgjerder langs våre nye motorveger. Dette for å få tilpasset gjerdet i planen for å oppnå en

brukbar effekt. Effekten ved oppsetting av viltgjerder langs våre bestående veger ligger på 50% eller lavere. Dvs. vi kan maksimalt stoppe halvparten av de dyrene som passerer. Dette kommer av at vi er nødt til å ta hensyn til dyretrekk i plan med vegen, avkjørsler osv.

Noen økonomisk gevinst vil ikke kunne hentes ved oppsetting av viltgjerder idet totalkostnadene for viltgjerder tilsvarer gjennomsnittskostnadene for to elgulykker pr. år pr. km veg. Et annet eksempel kan være at om vi bruker gjennomsnittskostnadene ved viltulykker pr. år etter nåverdi og bruker dette beløp hvert år til oppsetting av viltgjerder så vil det ta godt over 200 år før vi har viltgjerde langs alle våre veger.

Gjennomsnittlig drepes eller avlives det 27 elger pr. år i Vestfoldtrafikken mens det er gitt fellingstillatelse til 1200 dyr under høstjakten. Ved begge disse avlivingsmetoder blir noen elger drept momentant mens andre avlives etter søk. Det er derfor vanskelig å si noe eksakt om dyrenes følelser og lidelser, men det må antas at de fleste ikke vil kjenne smerter på grunn av sirkulasjonssvikt (dvs. sjokk). Skader på personer som er innblandet i viltulykker for Vestfold er i gjennomsnitt ett til to pr. år og de fleste skader er betegnet som lettere. Drepte ved slike ulykker har vi ikke hatt i Vestfold siden tidlig på 1960 tallet.

Når noen spør om hvor det er størst mulighet for kollisjon med elg eller annet vilt så svarer jeg riksveg 40 i Lardal. Begrunnelsen for dette svar er at denne veg har flest kryssinger av ville dyr og at det derfor er der jeg som enkeltbilist har størst sannsynlighet for å kollidere med et slikt. Enkelte deler av E 18 har nok flere viltulykker pr. år. pr. lengdeenhet, men jeg som enkeltindivid har vesentlig mindre sannsynlighet for å bli innblandet i en viltulykke der.

Audun Nordbotten

**Hørt om svensken som kjøpte seg nye sokker?
De gamle brakk.....**

HMS

Denne spalten er ment som et informasjonssted for HMS-arbeidet i Statens vegvesen Vestfold. HMS er forkortelse for Helse, Miljø og Sikkerhet.

Spalten vil bli skrevet av verneleder og vil ta opp aktuelle emner og temaer som han arbeider med. Forslag og synspunkter kan du ringe inn på tlf. 33 37 17 56, personsøker 96 62 95 12 eller sende pr. post.

Håndbøker

Det er nå utarbeidet en HMS-håndbok for hver avdeling. Disse skal godkjennes av vegsjefen i løpet av januar. Det videre arbeidet i forbindelse med dette er at vegsjefen holder et kurs for sine avdelingsledere, som igjen sørger for at alle personer i avdelingen får den nødvendige innføring i håndbøkene. Dette skal være utført til 18. april.

Vegsjefen skal delegere arbeidsgiveransvaret til navngitte personer i løpet av januar. Disse skal få en innføring i de hjelpemidler som er tilgjengelige. Dette skal være utført til 18. april.

HMS-håndbøkene og systemet iverksettes den 1. mai 1994.

Skader i 1993

10. januar var det registrert 12 yrkesskader i 1993 med tilsammen 111 fraværsdager:

Maskinavdelingen 1 skade, ikke fravær

Planavdelingen 1 skade, ikke fravær

Anleggsavdelingen 4 skader, tilsammen 54 fraværsdager

Driftsavdelingen 6 skader, tilsammen 57 fraværsdager.

Dette er to skader mer enn i 1992. Gjennomsnittlig har vi hatt 11.5 skader hvert år de siste syv årene. Det som er foruroligende er at fire av de skadede var inntatt som

sommerhjelper, arbeid for trygd eller korttidsansatte.

Som arbeidskollegaer eller arbeidsledere må dere bli flinkere til å ivareta sikkerheten og opplæringen til de personer som har liten arbeidserfaring, eller er tatt inn for kort tid.

Helseplan

Det vil bli sendt ut en helseplan for 1994 med det første. Denne vil inneholde en kort orientering om verne- og helsetjenesten, informasjon om hva som ble gjort i 1993 - og en oversikt over hvilke satsingsområder som er satt for 1994. Planen er behandlet i ledermøtet.

Innleie av maskiner

Har du hørt det før? BRA! Da behøver jeg ikke minne deg på at du skal sjekke sertifisering og førerbevis når du fyller ut blankett 15 for innleie av maskiner.

Tilretteleggingsutvalg

En gruppe fra AMU vurderer nå opprettelsen av et tilretteleggingsutvalg (attføringsutvalg). Dette skal behandles i AMU 17. februar.

Frank Heimdal - 40 år i Vegvesenet

Vi vil, om enn noe forsinket, få gratulere Frank Heimdal med 40 års virke i Statens vegvesen Vestfold. Frank ble tilsatt 1. juli 1952, og han ville derfor ha nådd 40 års jubileet i 1992. På den tiden var han imidlertid invalidepensjonert, men kom tilbake i 1/2 stilling fra 1. august 1993. Jubileet ble markert i desember med overrekkelse av gave og blomster.

Vi ønsker lykke til i videre tjeneste!

Det skjer

Planavdelingen:

I henhold til Stortingsproposisjon 1 (1993/94) skal Statens vegvesen overta grunnerverv til gang-/sykkelveg langs riksveg fra 1. januar 1994. Det medfører at vi i disse dager overtar grunnerverv til g-/s-veg langs riksveg 301 mellom Agnes og Stavern i Larvik kommune. Det kan bli aktuelt med skjønn for 66 parter, etter at 14 av totalt 80 parter har inngått minnelig avtale.

G-/s-vegen Ødegården-Holm-Revå. Eiendomsseksjonen har overtatt

grunnervervet for dette prosjektet fra 1.1.94. Overtatt fra Sande kommune.

Driftsavdelingen:

Område 2: Utbedring av riksveg 312 Hauan - Gran. Ellers vanlig vintervedlikehold.

Område 3 melder om vanlig vintervedlikehold.

Anleggsavdelingen:

RV 308 Kirkeveien: G-s/veg skal anlegges fra Gimleveien til Kjernås. Anlegget ble startet november

93. Når vi ikke rydder snø vil vi forsøke å plasstøpe murer, bygge interimsveg og tilrettelegge for montering av g-/s-undergang.

Bruer E 18 Nord: I januar forskales, armeres og støpes landkar på Hole Øst. På brua Bergsenga I over E 18 bygger vi i januar stillas for overbygningen. I februar forskales overbygning og landkar.

Bruvedlikehold: Rekkverk settes opp innfart Sandefjord. På Solum bru, Rimstad og Sundgapet repareres og skiftes rekkverk. Nytt tredekke på Tem bru i Sem.

Gratulerer

85 år

Harald Harstad, 10 januar

70 år

Ørnulf Johannessen, 14. februar

80 år

Karl Røraas, 25. januar
Jens Jensen, 26. januar

60 år

Mary Kristensen, 21. januar
Solveig Mathisen, 20. februar

75 år

Reidar Langerud, 11. januar

50 år

Harald Inderøy, 19. januar
Marianne Tuft Muller, 25. januar
Oddvar Brekkeseter, 1. februar
Per O. Stangø, 29. februar

Velkommen

Brit Marie Rønningen, kontorfullmektig anlegg
Åshild Eftedal, ekstrahjelp Vervingen

Endring av arbeidsområde

Odd Arntzen, vegmester område 2 fra 1.1.94
Oddvar Bakken, ass. anleggsleder E 18 fra 1.1.94
Georg Johnsen, oppsynsmann område 2 fra 1.1.94.