

Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 1, 22. årgang, 26. januar 1995

Usikkerhet om ny førerprøve



Tille E. Skogsrud ved Biltilsynet i Horten fokuserer på mulighetene som ligger i den nye modellen for førerkortopplæring.

- Jeg tror ikke at den nye ordningen vil føre til noen flukt av elever fra sjåførskolene, sier seksjonsleder Tille E. Skogsrud ved Biltilsynet i Horten. Det har vist seg at foreldre ikke har tid nok til å følge opp barna i et fullverdig ledsageropplegg. Nå kan bare tiden vise om vi får rett, sier Tille. **Se side 3**



Vegvesenet på "folkemunne" oppe i Høyjord **side 5**



Nye avdelingsledere i Statens vegvesen Vestfold **side 14 og 15**



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/09

Neste nummer:
2. mars

Vestfolder'n

**Internavis for
Statens vegvesen
Vestfold**



Jorun Sætre
Redaktør



Trond Holmstad
Journalist

Redaksjonsrådet

Irene Enerud,
Jenny Hagen,
Karl Høiland,
Per Arne Nilsen,
Kristin Sande

Statens vegvesen Vestfold
Postboks 2004, 3103 Tønsberg
Tlf: 33 37 17 04/09
Fax: 33 31 43 41

Trykk: Horten Print-Shop,
Opplag: 750

REDAKTØREN MENER:

Info - et ledelsesverktøy

Først vil jeg komme med følgende påstand:

Ingen som jobber med informasjon kan gjøre en god jobb uten selv å være godt informert!

Jeg har lyst til på min måte å gjøre et forsøk på å sette fagområdet informasjon litt tydeligere på organisasjonskartet. Ledere og ansatte i vår etat må bli mer bevisste når det gjelder informasjon, både internt og eksternt.

Jeg har alltid lært at informasjon skal være et viktig virkemiddel for hele etaten både eksternt og internt:

Et ledelsesverktøy. Den informasjon som Statens vegvesen Vestfold gir eksternt og ikke minst internt er av avgjørende betydning for at vi skal lykkes. Det er et viktig lederansvar at informasjon blir sett på sammen med de eksisterende virkemidler og at den blir trukket tidlig inn i en prosess.

Infotjenesten har en to-delt rolle der den skal være vegsjefens redskap i utøvelsen av det overordnede informasjonsansvaret, samtidig samtidig som den er en støttefunksjon overfor avdelingene. Da ser jeg det som helt nødvendig at informasjon blir plassert nærmest mulig det sted der

hvor alle opplysningene er tilgjengelige og der de viktigste beslutningene tas.

I Lefdal-rapporten, datert februar 1991 om Informasjonstjenesten i Statens vegvesen, kan vi lese at informasjonstjenesten skal bidra til at etaten når sine mål på en mest mulig effektiv måte. Infotjenestens mål faller naturlig sammen med resten av virksomhetens mål.

Informasjonstjenesten skal bl.a.:

- Arbeide for å gjøre etatens mål og virksomhet godt kjent blant publikum
- Arbeide for å styrke etatens omdømme i befolkningen
- Yte service overfor massemedia
- Gi ledelsen informasjonsfaglig råd
- Være med å trekke opp langsiktige retningslinjer og planer for organisasjonens forhold til sine omgivelser
- Bidra til at etatens ansatte får tilstrekkelig informasjon til å se sammenhengen mellom egne arbeidsoppgaver og etatens totale virksomhet
- Bidra til å utvikle de ansattes informasjonsbevissthet
- Yte støtte til avdelingene i deres informasjonsarbeid

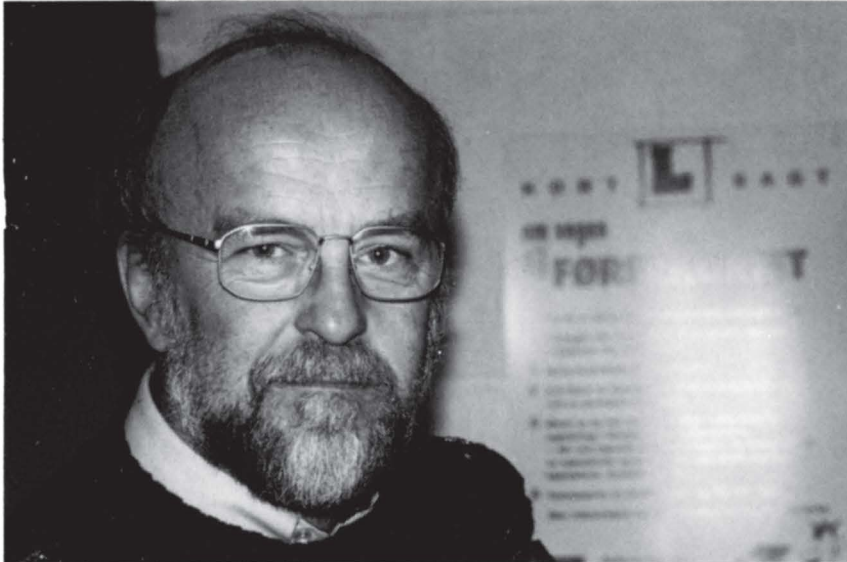
Rapporten sier også at informasjonsvirksomheten må prioriteres høyere av ledelsen i Statens vegvesen.

HVEM/HVA/HVOR PÅ INFO

Etter at Erik Thomassen har sluttet på administrasjonsavdelingen og gått over til trafikant & kjøretøyavdelingen, er det nå Jorun Sætre som har ansvaret for informasjonstjenesten i Statens vegvesen Vestfold fram til 1. juli 1995. Hun har redaktøransvaret for Vestfolder'n.

Trond Holmstad er ansatt som vikar fram til sommeren 1996 og vil hovedsaklig jobbe med Vestfolder'n. Han vil opprettholde kontakten med utedrifta når det gjelder stoff til avisa. Ring gjerne Trond hvis dere vil ha noe med i avisa. Alt av interesse!

Ny førerprøve fra 1. februar



Tille Egil Skogsrud er optimist, både på Biltilsynets og sjåførskolenes vegne.

Den nye sjåføropplæringen som straks skal i gang betyr en omlegging både for elever sjåførskoler og Biltilsynet. Hvordan har Biltilsynet forberedt seg på mye ekstra arbeid, og nye store utfordringer?

Trond Holmstad

Blir mer å gjøre

- I våre årsplaner har vi lagt inn en liten slakk fordi vi regner med at det vil bli mer å gjøre, sier Tille E. Skogsrud ved Biltilsynet i Horten. -Teoridelen har blitt dobbelt så lang som før. Det betyr for oss at vi ikke kan ta unna mer enn fire grupper på en dag. Tidligere har vi vært oppe i seks ved behov, forklarer Tille. Det er upraktisk at klasse B(90 min.) skal ha en annen eksamenstid enn endel andre (45min.) førerkortene; det blir vanskel-

gere å samkjøre prøvene heretter. I tillegg skal elevene kjøre 65 minutter med oss til førerprøven. Dermed kan vi prøve elevene i flere momenter i løpet av oppkjøringen. Det blir verken strengere eller slakkere, det er kun sluttproduktet av lærdom og forståelse som teller.

Felles ståsted i Vestfold

- Her i Vestfold har det nye opplegget ført til at vi har fått en ny sensor i fylket, forteller Tille. Alle sensorene i fylket var

Centrum Berg-Hansen
trafikkskole: v/
Helge Berg-Hansen

"Vi mangler informasjon om det nye opplegget"

"Vi føler at det nye opplegget er forhastet, og kan ikke forstå hvorfor! Det kan både være med på å gi høykvalitetsopplæring, men også legge opp til førerkortproduksjon, da det ikke er noe kravlenger at eleven skal ha bestått hos sjåførskolene. Vi vet ingenting om hvordan det skal fungere med timebestilling, samordning med oppkjøring etc. hos Biltilsynet! Stort sett føler vi at opplegget bidrar til å svekke vår autoritet."

samlet på Ås den 20. januar for å diskuterte hvordan forskrifter, retningslinjer etc. kan praktiseres mest mulig likt. - Det var en meget positiv prosess for alle sensorene, og vi er nå tryggere på at vi står for det samme over hele fylket, sier Tille.

Tror det blir bra

- Jeg tror sjåførskolene er kommet over det verste sjokket med de nye reglene, sier Tille. I følge Tille har de ingen tro på at de blir overflødige i fremtiden. Begrunnelsen ligger bl.a i at familiene ikke har nok tid til å ta seg av sine barn slik at de kan få en fullverdig opplæring. - Jeg tror de fortsatt vil ty til fagfolk. Gjør de ikke det vil de nok falle igjennom den dagen de skal til Statens vegvesen for å kjøre opp, avslutter Tille E. Skogsrud

NY FØRERKORT - OPPLÆRING

TEORI: Tiden øket fra 45 til 90 min.

Før var det vanlig at det var tre svaralternativer til eksamen, hvorav et "dustete" og to ganske like svar. Da var det ca. 50/50 sjanse for å svare riktig på spørsmålene.

Nå har det blitt flere svaralternativer, fire som mest vanlig. Nå kan det være tre av dem som er riktige. Dermed er det ganske mange flere muligheter for å gå seg vill i svarene nå.

PRAKSIS:

Oppkjøringstiden har øket fra ca. 35 min. til 65. min. Elevene skal testes i flere momenter enn tidligere.

PRIS:

Før kostet det 350 kroner for full pakke hos Biltilsynet. Nå er det spesifisert med 80 kr for teorien, 350 kr for oppkjøring og 120 kr for utstedelse av sertifikatet.

"Det nye Vegvesenet" berører deg også:

Hva vil du forandre på?

Av Assisterende vegsjef Tore Kaurin

Vi står ved et vegskille

Mye blir nytt i Det nye Vegvesenet. Skillet mellom myndighet og produksjon står fast. Nye avdelinger skal etableres.

Vegdirektøren har bl.a pekt på kravet til effektivitet og profesjonalitet. Jeg mener at vi i tillegg til dette bør gjøre en kritisk gjennomgang av det som er bra og dårlig i Statens vegvesen Vestfold. Når vi nå skal endre på så mye, har vi muligheten til å kvitte oss med de dårlige kulturene våre.

Hva er dårlig?

For å innlede en diskusjon vil jeg ta for med noen forhold vi bør se på.

Kostnadsbevisstheten vår er ikke god nok! Da tenker jeg spesielt på de mer personlige sidene ved dette. Se på våre tjenestetelefoner, mobiltelefoner, bærbare PC'er, personsøkere o.s.v. Har vi bruk for alt dette? Er vi klar over hva det koster etaten? Jeg ønsker meg en kritisk gjennomgang av hva hver og en trenger av slikt utstyr for å gjøre en god jobb. Jeg tror vi har for mye "kjekt å ha"-mentalitet og for mye "snillisme" på dette området.

Oppfølging/lojalitet mot vedtak. Vi må bli mye flinkere til å følge opp og gjennomføre vedtatte beslutninger. Vi har en igangsettingskultur som er god,

men vi er altfor dårlige til å følge opp! Jeg tror at den personlige friheten hos oss er mye større enn i andre etater. Dette skal vi fortsette med, men det betinger at vi tar alvorlig det ansvaret som følger med. Eksempel på spørsmål jeg vil stille er om vi gjør våre tjenestereiser på den billigste måten for staten?

Hvorfor sklir ting ut?

Jeg tror det er tre hovedårsaker til at ting sklir ut:

Det første er manglende kunnskap om regler og rundskriv. Vi har visstnok ca. 1300 rundskriv i etaten. Jeg kan ikke alle, og vi burde sannsynligvis gjøre en gjennomgang for å se om de fortsatt er aktuelle.

Det andre er for dårlig reell oppfølging. Vi skriver under på, og aksepterer ting uten at vi følger opp godt nok.

Det tredje er en viss unntakshet i å ta opp de uheldige forhold vi er kjent med. Av og til kvier vi oss for å ta ting opp med rette vedkommende (leder eller kollega), og snakker bak ryggen på folk. Jeg tror også at mange skyver bort de ubehagelige tingene i håp om at det nok ordner seg likevel.

Likestilling.

Har vi reell likestilling hos oss? Mange jenter i etaten føler ikke

det. Jeg er også blitt klar over at mange jenter ikke er like akseptert i alle miljøer, og at vi på endel områder setter for høye formelle og praktiske kvalifikasjoner til at jenter virkelig kan nå opp. Dette er dokumentert i en rapport som Vegdirektoratet har utarbeidet. I denne rapporten går det klart fram at vi fortsatt har mange praktiske og holdningsmessige spørsmål som vi nå må ta tak i, på en bedre måte enn vi har greid til nå.

Profesjonell (og etisk) riktig opptreden.

Jeg reagerer ofte på hvilken kunnskap en del av våre leverandører og kunder har om våre interne forhold. Jeg synes at vi i for stor grad "utleverer" våre interne forhold til våre forretningsforbindelser. Vi jobber så tett sammen med våre eksterne samarbeidspartnere at det setter strenge krav til oss. Jeg tror vi bør se på regelverk og praktisering av dette i forhold til reiser, bespising, messer etc. Gjennomgangen er ikke ment å føre til rigide regler for hvordan vi skal opptre i enhver sammenheng, men heller munne ut i noen hovedføringer som vi alle kan være trygge på å praktisere.

Hva er bra?

Det er ikke vanskelig å peke på en rekke ting som er gode

og som jeg synes vi skal ta vare på. Av konkrete ting vil jeg fremheve VEGAs betydning og viktighet av å støtte opp om deres virksomhet. Likedan tror jeg at våre årstester og ulike avdelingsvise arrangementer er viktige, positive elementer. Videre tror jeg at de aller fleste av oss har en yrkesstolthet og at vi faglig er meget dyktig bl.a gjennom de gode mulighetene vi har til kurs og etterutdanning.

Når jeg har brukt mindre plass på det som er bra er det ikke fordi vi er mer preget av dårlig enn god kultur. Nei, det er bare fordi det er aller viktigst å fokusere på de områdene hvor det bør kunne bli bedre.

Jeg har pekt på noen områder jeg mener vi bør sette søkelyset på når vi nå går inn i "Det nye Vegvesenet". Hensikten er å innlede til en konstruktiv diskusjon om hva slags etatskultur vi skal og vil ha. Stafett-pinnen går nå videre til deg, og jeg regner med at alle konstruktive innspill blir mottatt med takk!

Stor fjellskjæring i Høyjord-brekka



Her ser vi Vegvesenets mann Øivind Myhre (t.v), sammen med sprengnings-eksperten Tor Aage Bræin foran fjellskjæringen i Høyjord.

Trond Holmstad

- Dette blir jo bare småtterier mot det de holder på med på E 18, men oppe hos oss er dette et skikkelig brudd, sier Øivind Myhre som er Ås vegstasjons mann i Høyjord. Sammen med sprengningsbasen Tor Aage Bræin og de øvrige på anlegget, regner Øivind med å være ferdig "i bruddet" i begynnelsen av februar.

Moro med veg i Høyjord

Det var ikke meningen å begynne på denne sprengningsjobben ennå, men siden vi trengte stein bl.a til RV 312 som ennå ikke er ferdig, ble planene forandret en smule, forteller Øivind til Vestfolder'n.

- Under den årlige revyen her oppe i jula ble det avfyrt noen skudd mot Vegvesenet som somler med å bli ferdige med vegen (RV 312). De fleipet også med at det ikke finnes noen gang- og sykkelveg i Høyjord. Det holder vi faktisk på med nå, uten at så mange vet om det. Det blir tatt stein fra bruddet og kjørt ned på sykkelstien som skal gå mellom Heimdalkrysset og skolen. - Folk skal få seg en overraskelse når sykkelvegen ligger klar, sier Øivind med skjemt i tonen. Det er tydelig

at folk har et ganske avslappet forhold til hverandre her i bygda. Om det skjer noe spesielt med Vegvesenet i dette bruddet blir det garantert plass i neste års revy i Høyjord.

Mye masse skal ut

Tor Aage Bræin forteller at det er vel 4000 m³ med fjell som skal bort. - Når skjærin-

gen er opptil 12 meter og veldig bratt, skal det ikke mer enn et hull til for å fylle opp 15 lastebillass med stein; så her gjelder det å fare varsomt frem, sier Tor Aage til Vestfolder'n. Han regner med at iallefall folk i revyen er spent på om det skjer noe med huset som ligger på nedsiden av vegen litt lenger opp i bakken!



Det er heldigvis ikke mye trafikk her oppe, sier Øivind Myhre.

Er et betongdekke vedlikeholdsfritt i 20 år?

Mange avveininger ligger til grunn for valget av betongdekke på nye E 18. - Når vi satte opp betong mot asfalt i regnestykket, forsøkte vi å skaffe best mulige grunnlagsdata. Allikevel regner vi med en usikkerhet i regnestykket på +/- 10%, sier prosjektleder på E 18, Karl Høiland.

Trond Holmstad

Fra Brekke og sørover

Det blir lagt betongdekke på den nye E 18 fra Brekke og sørover, der det blir to-felts motorveg. Beregningen er gjort av Dag Atle Tangen, Karl Høiland og Erik Andersen. De gikk inn og beregnet seg frem til nåverdien av en driftsperiode på 20 år. I modellen har de forsøkt å være så objektive som mulig, og ikke gi hverken asfalt eller betong noen fordel. Ved slutten av tyveårsperioden har de nedskrevet både asfalten og betongdekket til null for å være på den sikre siden.

Mange andre forhold har også talt for å legge betong på denne strekningen.

Teknologien

Betongindustrien i Norge har ved hjelp av oljeutbygging og andre oppdrag fått en kompetanse på høyfast betong som ligger helt i verdenstoppen. Den utnytter industrien til også å lage gode produkter også til dekkelegging av veg.

"Miljøvennlig"

Normalt støver et betongdekke like mye som asfalt de første årene. Støvet er deri-



Det siste betongdekket på motorvegen gjennom Stokke er de fleste enige om er velykket.

mot ganske mye finere, slik at det kan se ut som om det er mye verre enn det er. På nye betongdekker vil vi i dag fjerne slamlaget og frilegger steinmaterialet i dekket. Dermed tar man bort de første års slitasje allerede i leggingen. På den måten unngår man de verste støvplagene de første årene, da normalt slitasjen er størst. Når steinmaterialet er kommet opp i dagen er selve slitasjen er mye mindre på et betongdekke enn et asfaltdekke. Det i seg selv "skaper et bedre miljø".

Vegdirektoratet

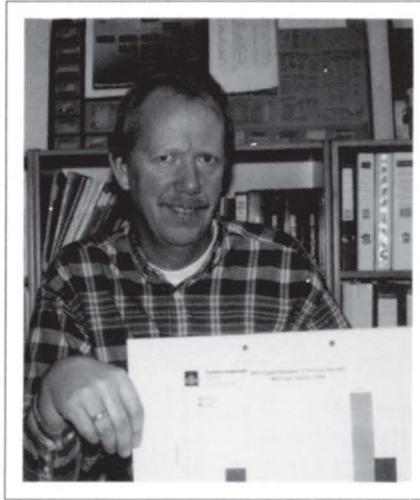
Det er sagt fra Vegdirektoratet at det er bra for bransjen at bl.a Vestfold er med på å holde oppe produksjonen på betongdekker. Det bidrar til at man får en kontinuitet i legging av slike dekker i Norge. Det anser direktoratet for å være veldig sunt både for betongindustrien som får

opprettholdt sin spisskompetanse, og for asfaltindustrien som må legge seg i se-lene for å lage enda bedre produkter.

Slitasje/vedlikehold

Det er gjort gode erfaringer med dekket som ble lagt i Stokke for noen år siden. Betongdekket ser ut til å holde minst like godt som forventet. Hva som vil bli den mest økonomiske måten å vedlikeholde dekket på er noe uklart. I mangel av en bedre løsning går det an å dekke over med asfalt, noe som ikke er uvanlig nedover i Europa, sier Karl Høiland.

Det første betongdekket ble lagt i Vestfold i 1979. Siden er det lagt flere parseller med betong som har gitt LAB'en verdifull erfaring. - Denne erfaringen ble sammen med ny teknologisk benyttet til å vurdere bl.a valg av dekke på nye E18. Derfor vil dekket på E18 få en ny utforming i forhold til tidligere dekker som er lagt i Vestfold, sier Laboratoriesjef Erik Andersen



Erik Andersen dokumenterer vegslitasje.

LAB'en er nøytral

Mindre støv i tunnelene

Slitasjestøv fra vegdekkene er et problem i tunnelene. Det har vi tenkt å gjøre noe med på det nye dekket på E18. Det gjør vi ved å fjerne det øverste laget på dekket før vegen tas i bruk. Vi fjerner altså det som allikevel ville slites bort i løpet av to-tre år. Rent praktisk gjøres det ved at en sukkerløsning sprøytes på det ferske betongdekket. Det dekkes til med en plastduk som ligger en dag. Så blir topplaget fjernet med en stålkost slik at steinmaterialene i dekket blir frilagt. Metoden er anvendt før, senest ved et større motorveganlegg i Finland, sier Erik Andersen.

Må tåle deformasjon

- En regner med at utviklingen går i retning av høyere aksellaster og større ringtrykk på motorvegene, sier Erik. Slitasje blir kanskje ikke så utslagsgivende på vegene i fremtiden, med miljøpigge og kanskje piggedekkeforbud. Da vil evnen til å tåle plastisk deformasjon viktigere. - Betongdekkene er ikke utsatt for slik deformasjon. Det var en viktig grunn til at valget falt på betong på motorvegen i nordre Vestfold, forklarer Erik Andersen.

Hvorfor denne kampen

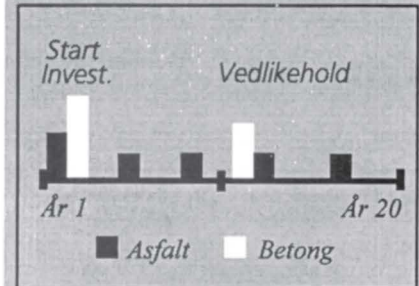
Vi ser ofte at det oppstår to fronter når dekkevalg diskuteres, asfalt og betong. Erik tror dette har blitt forsterket på grunn av seksjoneringen ved bl.a Veglaboratoriet. Her har ansvaret for asfaltdekk-/og betongdekketeknologien ligget i to forskjellige seksjoner. - Det er viktig å bryte ned dette slik at en ser på nøytral vurdering av det beste dekkevalg, sier Erik Andersen.

Vi er med i utviklingen

- Utviklingen både på asfalt- og betongdekker har skutt fart de siste årene, sier Erik. Det kan nok i sterk grad tilskrives betongteknologien, som har vært en pådriver av konkurransemessige årsaker også på asfaltsiden. Vi her i Vestfold ønsker å ligge langt fremme når det gjelder dekketeknologi, både når det gjelder utførelse, vedlikehold og materialteknologi. Det er på vedlikeholdssiden på betongdekkene at den store utfordringen ligger. Der har en ikke kommet frem til en god nok prosess ennå. For å komme videre må en imidlertid være villig til å søke nye veier, og dette kan derfor ikke være en utløsende faktor for dekkevalg, avslutter Erik Andersen på LAB'en.

Regnestykket

Lett forenklet



Skepsis

fra en konsulent

Firma: ViaNova a/s
(konsulentfirma med ekspertise på vegdekker)
Johnny Johansen:

"Vi har til nå ikke funnet et betongprosjekt som har vært lønnsomt. Investeringen er så stor at den ikke kan forsvares i forhold til vedlikeholdet.

Som regel blir det mer vedlikehold enn forventet p.g.a fuger, vegskuldre og sprekker som ikke inngår i regnestykket for vedlikeholdet. Der er det vanlig å kun ta hensyn til slitasjen. Den er som regel ikke den største utgiftssposten.

På den annen side respekterer jeg at Vegvesnet beslutter å legge betong for å opprettholde ekspertisen i Norge på dette feltet, selv om jeg mener at man samtidig burde se hva man alternativt kunne ha brukt disse ekstra midlene på".

I skyggen av E18 -utbyggingen i Vestfold:

Hele tilværelsen ble snudd opp ned

- Vi satt nærmest i sjokk her da vi fikk høre at motorvegen skulle legges 35 meter bak huset vårt, sier Laila og Erik Steinnes som begge er plaget av sykdom. De bestemte de seg på midten av åttitallet for å flytte unna forurensningen i Drammen og ut til landlig idyll. De slo seg ned på et stille sted ved Hallan innerst i Sandebygda. Om noen år vil de nok høre mer enn knitringen fra utegrillen på en pen sommerdag!

Trond Holmstad

Historien begynte da Erik Steinnes måtte gå spissrotgang i kommune og fylke for å få tillatelse til å bygge hus på denne tomten. Ingen opplyste om planene om ny E18. Nå som huset ligger der med mange, mange timers egeninnsats, skal så motorvegen

med 15000 kjøretøyer rase rett forbi veranda og utegrill. Ikke rart nattesøvnen blir dårlig når de hører anlegget som stadig tygger seg inn på idyllen.

Ikke nært nok

Vestfolder'n ankommer sammen med Finn J. Schmidt



Her ser vi huset innerst i Sandebygda

fra Eiendomsseksjonen, som har fått oppdraget med å få til en brukbar løsning for familien Steinnes og Vegvesenet. - Eiendommen blir egentlig ikke berørt av E18 i det hele tatt, sier Finn J. Schmidt. Strengt talt er ikke familien part i saken i og med at Vegvesenet ikke trenger noe av deres grunn. Familien har forøvrig ikke gjort god nok jobb når de undersøkte planene for eiendommen. Forøvrig er det noe merkelig at verken kommune eller fylke fortalte familien Steinnes om E 18-planene da de bygde her midt på åttitallet. Planene lå klare allerede i 1979, med akkurat samme trase over Sande som i dag.

Vegvesenet vurderer

- Men som sagt er vi villige til å se på forholdet i og med at bl.a Laila Steinnes har legeerklæring på at hun vil bli verre av astmaplagene når motorvegen kommer, sier Finn

Schmidt. De blir også avskåret fra friluftsliv på oversiden av huset. Friluftsliv og jakt har hatt en sentral plass i familien Steinnes' liv. - Vi sover ute på den overbygde verandaen fra mars til september, sier Erik som er villig til å gjøre alt for å finne en eller annen løsning på situasjonen de ufrivillig er havnet opp i.

Nærmere løsning

Advokat Halvor Stormoen fra Drammen er fornøyd med at Vegvesenet vil stille opp i en slik situasjon. Finn Schmidt har nemlig med seg et forslag til løsning for familien. Vegvesenet er villig til å kjøpe huset av familien Steinnes for videresalg, hvis familien finner seg et annet hus som er noenlunde tilsvarende både i pris og funksjon. Men verditapet som følge av at de har bygd nær en planlagt motorveg er ikke Vegvesenet villig til å erstatte.



Laila og Erik Steinnes sammen med en av hundene.



Bildet viser hvordan anlegget er i ferd med å nå huset til familien Steinnes, som ligger til venstre for uthuset på bildet.

Fortsatt frustert

Den umiddelbare reaksjonen fra Laila og Erik Steinnes var avventende. Advokat Stormoen syntes imidlertid det var

et godt tilbud som familien burde være positiv til. Erik og Laila vil ikke gå med på at det er de som må bære tapet, når

de uforskyldt er kommet i den situasjonen de er i. - Men på en måte kan det verste være over nå. Jeg håper vi nå kan skape

oss noe nytt og like bra som det vi har hatt, avslutter Erik Steinnes.

Oppfinnelsen fra Vestfold har satt fart på Vegvesenet:

Nye skilt testes ut

Ved Kopstadkrysset traff Vestfolder'n Gunnar Hansen og Lasse Støvland fra skiltfukksjonen i ferd med å sette opp nok et "bare-kjør-på-meg-skilt". Skiltet er av den fjærende sorten (fleksibel fot) som skal gi etter ved en påkjørsel. - Til nå har vi vel satt opp tolv slike skilt her i Vestfold, sier Gunnar. Vi er ikke helt sikre på hvordan den fleksible foten vil klare seg og hvordan skiltet tåler brøytingen, presiserer Lasse som ikke kan skjule skepsisen til det nye "vidunderet".

Trond Holmstad

Det nye må prøves

- Til nå har vi satt opp skilter både på E18 og andre veger. Dette er et prøveprosjekt som vi vil se resultatene av etter hvert som tiden går, sier oppsynsmann Kjell Jacobsen til Vestfolder'n. Han er selv litt spent på om de nye skiltene bl.a på E 18 vil bøye seg opp igjen etter å ha blitt "brøytet ned". Gjør de det sparer de Vegvesenet for mye arbeid.

Trafikksikkerhet

Med hensyn til sikkerheten er de nye skiltene absolutt å foretrekke, dersom de holder det leverandøren lover, sier Finn Carlsen på Vegkontoret, som

har sagt ja til at skiltfundamentene skal prøves ut. Det blir ikke bråstopp for en som er så uheldig å kjøre inn i et skilt. Konsekvensene av en bråstopp kjenner vi alle til. - Derfor vil dette prosjektet gi oss nyttig erfaring på om skiltene er hensiktsmessige i forhold til trafikksikkerhet og besparing i form av arbeid, sier Finn.

Fungerer ikke!

Da Vestfolder'n var på farta et par dager etter oppsetningen av 70-skiltene var vinteren kommet. Lasse og Gunnar var ute for å "rette opp" skiltene etter brøytebilen. - Vi stram-

met "foten" så godt som mulig og ventet på ny på brøytebilen. Skiltet lå like godt på bakken da også, sier Lasse og rister lett på hodet, avslører en liten "var det ikke det jeg sa". Vestfolder'n kunne med selv-

syn se at skiltene med mye brøytesnø på, ble litt for tunge for den fleksible foten. Derfor har Vegvesenet nå tatt kontakt med produsenten for å finne ut hvorfor fundamentet ikke holder hva det lover.



Gunnar Hansen og Lasse Støvland kan konstatere at det nye skiltet av den nye fleksible typen ikke holdt mål.



Nye
E18
Søndre Vestfold

Ifølge prosjektleder Karl Høiland er vi godt igang sørover fra Gutu og alt går etter planen. Intensiteten i arbeidene blir trappet opp i tiden framover.

Ny rigg

Vi har nå etablert ny anleggsrigg på Smalhagan. Riggeren på Bergsenga er ikke lenger i bruk.

Ressursbruk

På anlegget i dag regner vi med et snitt på 51 egne ansatte og 9 ansatte hos entreprenør/konsulent. Vi har hatt 14 transportmaskiner og 15 andre maskiner inne.

Egen regi

På Brekke kulvert er brukjengen i full gang og bunnplata er støpt ferdig. På Brekke vannkulvert (ca. 300 m lang) er bunnplata støpt i en lengde på ca. 100 m.

Massetransport av løsmasse og diverse rørlegging på strekningen fra Bjørge til Brekke er igang. Her kan vi nevne at det

pr. 1.1.95 var tatt ut 315.000 m³ løsmasse og det var sprengt 216.000 m³ fjell.

Entrepriser

Entreprenørfirmaet A/S Anlegg fra Trondheim er godt igang med å rigge seg til ved Gutufossen. De har fått anbudet på Gutufossen bru og starter med pelearbeidene allerede 1. februar.

I Hallanåsen utføres det endel sprengningsarbeider og Vestfold Fjellsprengning A/S har fått første entreprisen på 50.000 m³. Den varer fram til 20. februar. Nytt anbud vil gå ut i disse dager på 80.000 m³.

Anbud på forskjæringer for Søndre Bolstadåsen tunnel er avertert og anbudsbefering fant sted 6. januar. Anbudsåpning 25. januar.

Anbudsgrunnlaget for forskjæringen til Hanekleivtunnelen er sendt Vegdirektoratet 21. desember 1994 for forhåndsgodkjenning.

Framdriften sørover

Av Jorun Sætre



Mye sprengning i Hallanåsen gjør at det er behov for to gravemaskiner i fjellet. Her ser vi Helge Knutsen igang med fjerning av steinmassene.



Ifølge Einar Lunde er det alltid full "stå-på" innsats i brukjengen og vi ser to gode representanter for gjengen. F.v. formannen Helge Sogn og Thor Opsahl

Brugjengen står på

God planlegging

- Før vi fortsetter med Hole Vest på Bergsenga, skal begge kulvertene på Brekke være ferdig, sier anleggsleder bru Einar Lunde til Vestfolder'n. Det vil skje i juni 1995. Etter Hole blir arbeidet med Lillevannsveien kulvert startet og skal være ferdig 10. desember 1995. Bolstad kulvert skal være ferdig ca. 10. november.



20 m støp i uka

Brekke vannkulvert er 360 m lang og de første 40 m ble støpt fredag 20. januar. Bunnplata var ferdig støpt før jul. Ifølge Einar går planene utpå å støpe 20 m av denne kulverten hver uke. Egen forskalingsvogn er nå laget.

Problemer under støpingen

Dessverre var været svært dårlig. Strømmen gikk og nytt aggregat måtte hentes. Samtidig fikk betongfirmaet problemer med verket sitt, slik at vi måtte få betong fra et annet firma. Men som Einar Lunde pleier å si, "gutta står på, full innsats uansett hva som skjer".

Brekke vannkulvert blir støpt etappevis med 20 m i uka. Her ser vi f.h. Jaran Wike, Dag Erling Holtan og André Revå.

Vegkulverten

Brekke vegkulvert regner Einar Lunde å bli ferdig med til påske. Kulverten er 5 m bred og 19,6 m lang. Bunnplata er ferdig støpt.

Mye skryt

Bruggjengen får positiv omtale for de solide og gode jobbene de har gjort. Gjengen består av 6-7 mann og Helge Sogn er formann på de forskjellige jobbene.

E 18/Vestfoldbane

På parsellen Buskerud grense til Gutu er det i den siste tida blitt utført endel pussarbeider. Det gjenstår bl.a. beplantning, lys og asfaltering.

Det er planlagt åpning 29. september 1995 sammen med Statens vegvesen Buskerud og NSB.

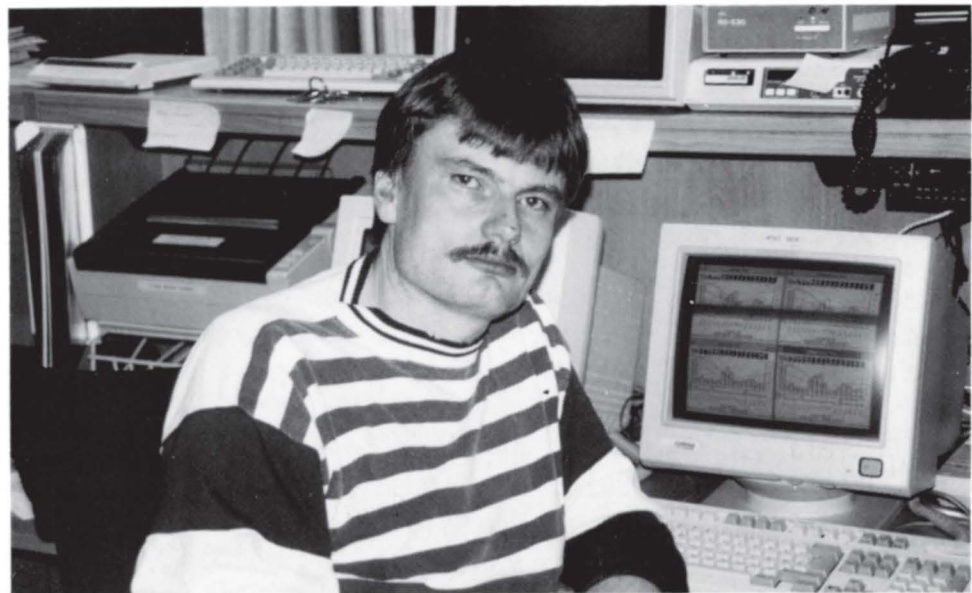
Tøff helg for vakta

- Fredag ettermiddag og kveld var hele beredskapsstyrken på vegene, sier oppsynsmann Jostein Birkeland. Han hadde vakt på Ås da Vestfolder'n kom på besøk lørdag 21. januar på ettermiddagen.

Jorun Sætre

- Det er stille akkurat nå, men i går gikk det i ett hele ettermiddagen og kvelden, sier Jostein lørdag ettermiddag. Vi hadde hele styrken ute og rodeformennene jobbet som tømmerhoggere, forteller han videre. Pga. det dårlige været hadde endel trær blåst ned over vegene.

På E18 forårsaket en trailer lang kø og både brøytebilen og høvelen vår ble stående der. Og folk ringte vakta hele tida,



Oppsynsmann Jostein Birkeland hadde nok med å ta imot alle telefonene til vakta på Ås fredag ettermiddag og kveld.

noen var ganske forbannet, men de fleste tok det pent. - Vi kunne jo bare fortelle at vi var ute med hele styrken og at de måtte være tålmodige.

Alle tre vegstasjonene var be-

mannet fra arbeidstid til utpå kvelden på fredag. - Lite skade på materiell og at alle stod på gjorde at vi kom i mål, sier Jostein. E 18 var våt og fin ca. kl. 21.00 på kvelden og vi slapp å ha folk ute hele natta.

- Noe av problemet vi sleit med var at mange veger hadde en issåle som var vanskelig å fjerne, forteller Jostein.

Men ros til alle bilene, høvelne og "skogsarbeiderne".

info

Det nye Vegvesenet

Prosjektgruppa

Eksisterende prosjektgruppe, med unntak av Tore Kaurin og Tore Foss vil fortsette. Det skal settes opp nytt mandat for gruppa. Gruppa gis en funksjonstid fram til 1. juli 1995. Det skal også velges ny prosjektleder.

Aktivitetsplan

Prosjektgruppa har lagt fram en aktivitetsplan for våren 1995. Forslaget inneholder delaktiviteter under hovedoverskriftene avtaler/systemer, kulturprosjektet, kvalitet, informasjon, etablering av nye avdelinger og personalinnplassering og visjonsarbeidet i etaten.

Vegsjefens forslag

- Møte med organisasjonene fredag 27. januar
- Sendes Vegdirektøren 31. januar
- Godkjenning av Vegdirektøren innen 21. februar.

Stillings- og personbeskrivelse eksisterende org.

- Fremstilling av stillings- og personbeskrivelse

Mellomlederstillinger i ny organisasjon - innen 24. mars

- Utvikling av stillingsbeskrivelse for alle ledere under avd.leder
- Forslag til stillinger som skal utlyses/innplasseres

- Prosess med organisasjonene
- Innplassering
- Utlysning av nye lederstillinger
- Nye mellomledere tilsatt/innpl.

Innplassering av medarbeidere - innen 29. juni

- Utarbeiding av foreløpig bemannings- og innplasseringsplan
- Prosess med organisasjonene om bemanning
- Innplasseringssamtale med den enkelte medarbeider
- Prosess justering og utvikling av endelig bemanningsplan
- Endelig bemanningsplan sendes Vegdirektoratet til orientering

Gløgg på Solum

Var et av mange spørsmål trailersjåførene stilte da de etter å ha blitt vinket inn til kontroll på Solum vektstasjon, fikk tilbud om vafler og gløgg istedet. Noen hadde allerede hørt det på "Kveldskjør" på P1.

- Dette har blitt en tradisjon, sier Martin Visnes. Etter positiv respons året før, ville vi også denne julen gjøre hverdagen litt

hyggeligere for våre landvegens riddere.

Ifølge en svensk trailersjåfør som Vestfolder'n snakket med, hadde han aldri opplevd maken. Han fortalte at han trodde han måtte på vekta med bilen, men istedet ble han møtt med nystekte vafler og varm gløgg.

Rolf Sandmoe øser gløgg fra kjelen



Sigbjørn Gjerden i prosjektgruppa DNV:

Fra kryssrydding til vanskelig OU-arbeid

Avstanden fra rydding langs vegene i Hof til vanskelig arbeid i prosjektgruppa i Det nye Vegvesenet har i løpet av det siste året ikke vært lang for Sigbjørn Gjerden fra driftsområde 1. - Samtidig som det har vært et interessant og lærerrikt år, har jeg også fått et helt annet forhold til vegkontoret enn det jeg hadde før, forteller Sigbjørn til Vestfolder'n.



Jorun Sætre

Bedre kjent med etaten

- Etter utallige møter på vegkontoret (jeg tror det er ca. 21 møter!) har jeg blitt godt kjent med folkene der, sier Sigbjørn. Vi ute har nok et litt spesielt forhold til vegkontoret og det er nok fordi vi kjenner for lite til hva de forskjellige jobber med og hvem de er. - Vegkontoret er fremmed for oss, sier han videre og legger til at han med sitt engasjement i prosjektgruppa har blitt mer kjent i etaten. Det er nok så få fra vegkontoret vi møter ute.

Formann i drifta

Sigbjørn har sin arbeidsplass i driftsområde 1, Sande vegstasjon. Han startet sin karriere i Statens vegvesen Vestfold i

- Det har vært interessant å være der førsteinformasjonen har vært, sier rodeformann Sigbjørn Gjerden i prosjektgruppa.

1973, dengang var han på maskinavdelingen. Til vedlikeholdet kom han i 1983 og ble formann for rodelaget i Hof 1987, der han fremdeles har sitt daglige virke. Han ser etter at alt er i orden på vegene, brøyter litt, strør, rydder, holder skiltene reine, pisker og ellers forefallende arbeid. - Fra slikt arbeid til tungt og krevende arbeid i en prosjektgruppe har vært en stor overgang, men det har gått meget bra, sier Sigbjørn.

Dårlig samvittighet

Det som har plaget han mest når han vært mye avgårde på møter, er den dårlige samvittigheten overfor den nye lærlingen Jostein Olsen, som han

har hatt et ansvar for. Men Sigbjørn forteller at Jostein har greid seg helt utmerket og har jobbet selvstendig og godt med de oppgaver han er blitt satt til.

Viktig å være med der det skjer

- Det har vært et tøft år, forteller Sigbjørn, men kan også fortelle at det har vært veldig interessant og lærerrikt. - At jeg er av den nysgjerrige og interessertetypen har nok hjulpet, for det har vært mange lange dager og seine kvelder. Jeg har vært heldig som har fått være med der førstehåndsinformasjonen har vært, forteller han videre.

Prosjektgruppa:

Tore Kaurin, leder
Tore Solberg, sekretær
Eva Borge
Karl Høiland
Tore Foss
Anne Økstad
Harald Ouff
Olav Sjøenøst
Sigbjørn Gjerden

.....
21 møter,
4 ideseminarer,
2-3 gruppearbeider,
2 informasjonsmøter
7-8 møter med organisasjonene.

Er sitt ansvar bevisst

Sigbjørn har sammen med Olav Sjøenøst fra vegkontoret representert organisasjonene i prosjektgruppe og har således hatt et stort ansvar overfor et stort antall personer. Informasjonsansvaret har ligget i linja, men overfor organisasjonene har han hatt kontakt med tillitsvalgte og fått innspill underveis i prosessen. Han har også hatt møter med organisasjonene som har følt seg berørt i de forskjellige sakene. - Noen organisasjoner har hatt mye kontakt med han underveis og andre lite, det har vært forskjellig, forteller Sigbjørn til slutt.

Leder for produksjon

"Gleder meg til å starte opp med den nye produksjonsavdelingen her i mitt hjemfylke"

Av Jorun Sætre

"Det er mange oppegående personer med stor innsikt og interesse for organisasjonen"

Det sier vår nye leder ved Statens vegvesen Vestfold, Roar Gärtner. Han skal fra 1. juli 1995 begynne som ny leder av produksjonsavdelingen.

oppgaven for NTH-studiet her på vegkontoret i Vestfold. Det var planlegging av gang- og sykkelveg langs riksveg 311 ved Volden. Etter studiene be-

hele tiden fått være med på å tilsette mange flinke folk rundt seg og miljøet i Akershus har vært utrolig godt, forteller han videre. Miljøet i ledergruppen har vært godt, og vi har i løpet av den tiden jeg har vært der, fungert meget bra sammen.

tet for å flytte fra Kjelsås i Oslo til Sandefjord er riktig.

Opptatt av samarbeid

- Jeg ser det som en stor utfordring å få være med på å bygge opp en ny avdeling her i Vestfold, sier Roar. Det er jeg sikker på at vi greier sammen, sier han etter et kort besøk på Ås, Barstad og E 18-anlegget i Sande. Det tydeligvis mange "oppegående medarbeidere" i organisasjonen, var den umiddelbare kommentaren etter besøket. Nå er jeg enda sikrere på at vi skal greie denne store og viktige oppgaven sammen, sier han til slutt.

Hvorfor søke seg til Vestfold?

- Vestfold er mitt hjemfylke, forteller Roar. - Jeg har hele tiden hatt ønske om å flytte hit og nå føler jeg at tiden er inne. Vi overtar et hus etter mine foreldre, mitt eldste barn skal begynne på ungdomsskolen til høsten og jeg føler at tidspunkt-



Roar fikk fin kontakt med de ute da han onsdag 18. januar var på Ås, Barstad og E18-anlegget. Her i samtale med Morten Gulbrandsen (t.h.)

Sandefjordsgutt

Roar er opprinnelig fra Sandefjord og jobber i dag som leder av anleggsavdelingen i Statens vegvesen Akershus. Han er 43 år, gift og har to barn på 10 og 13 år.

Karriere i Vegvesenet

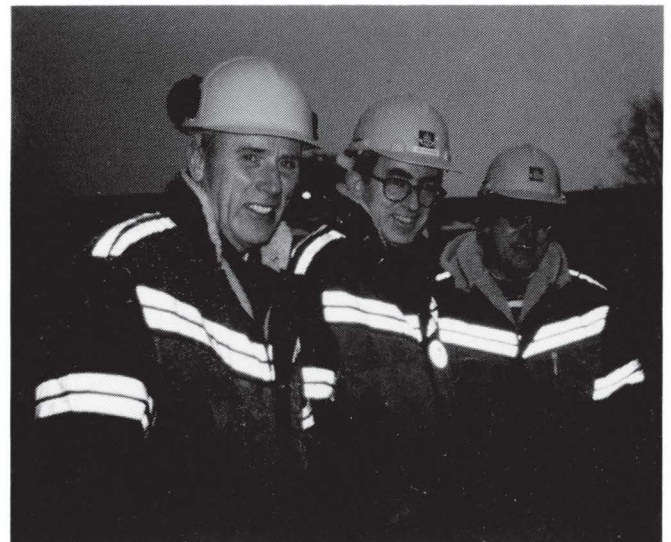
- Jeg startet faktisk min karriere i Statens vegvesen Vestfold som stikker (sommerjobb) på anlegget Klinestad - Langåker i 1977, forteller Roar til Vestfolder'n. Senere samme høst arbeidet han med diplom-

gynte han på planavdelingen på vegkontoret i Akershus. Der var han 6 år før han søkte seg over til anleggsavdelingen. I 1986 ble han tilsatt som anleggssjef. I løpet av sin tid i arbeid har han hele tiden vært ansatt i Statens vegvesen.

Store utfordringer

- I Akershus har jeg vært med på en interessant utvikling der det skjedde en voldsom økning i investeringene fra 250 mill kr til 800 mill. kr i året den siste tida, sier han. Han har

Vegsjef Johan Lepperød, Roar Gärtner og Georg Johnsen på E18 i full mundur i et forferdelig vær.



Leder for utbygging

"Jeg fikk god støtte fra min avdeling og kollegaer i en vanskelig og usikker tid"

Av Jorun Sætre

"En stor utfordring å skape en trygg kultur for mine medarbeidere som grunnlag for utføring av kreativitet og innsats"

Vanskelig tid

- Jeg må innrømme at jeg nå føler en utrolig lettelse, forteller nåværende plansjef Tore Foss til Vestfolder'n. Han er tilsatt som leder av den nye Utbyggingsavdelingen i Statens vegvesen Vestfold fra 1. juli 1995. Han forteller at det har vært en vanskelig og usikker tid etter at han fikk oppsigelsesbrevet fra Vegdirektoratet. Men samtidig har det vært en spennende tid med mye jobbing. Tore har sittet i prosjektgruppa og har dermed brukt "ventetiden" til hard jobbing, noe som for han har vært positivt. - Da har jeg brukt energi på noe annet enn å tenke på meg selv og min situasjon og det har gjort alt så mye lettere, sier han. Han legger samtidig til at han har fått god støtte fra sin avdeling i denne tida og det har han satt stor pris på.

Startet i Vegvesenet

Tore begynte i sin ungdom som praktikant på anlegg i Møre og Romsdal og senere ble det oppsynsmannsassistente. Så ble det ingeniørutdanning og han var innom vegkontoret i Buskerud 4-5 år som konstruktør. Så ble det mer studier og han var også forskningsassistent på TØI et par år før han reiste til USA og fullførte sin siv.ing. utdanning. Tilbake i Norge, 1970, ble

Vegdirektoratet og planavdelingen hans arbeidsplass. Der var han bl.a. leder av plangodkjenningkontoret fram til 1982. Da søkte han seg til Vestfold som plansjef og har bl.a. fulgt hele plangangen i E18-saken, fra planlegging til behandling i Stortinget og nå gjennom grunnervvsfasen til anleggsstart.

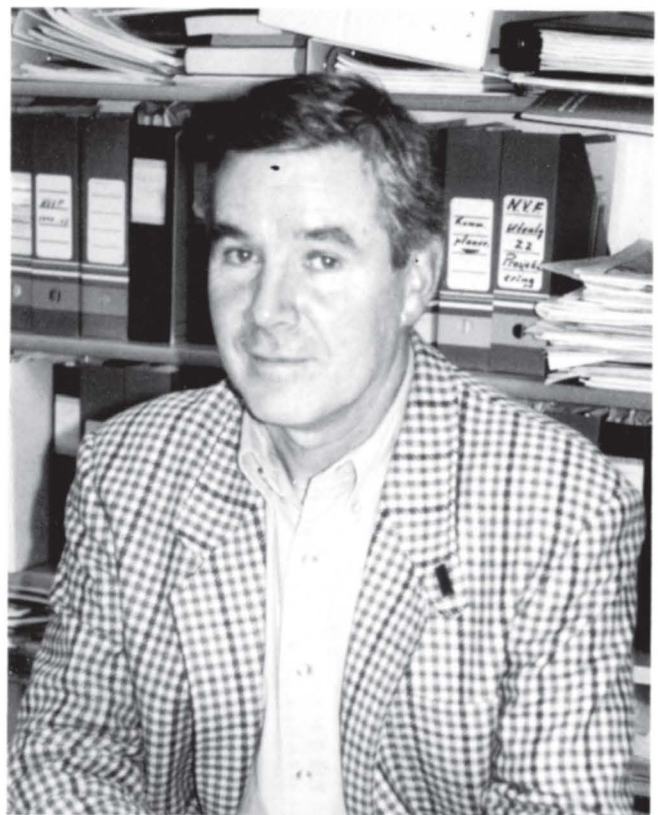
Ser framover

- Det er riktig nå å kunne se framover, sier Tore. Utbyggingsavdelingens oppgaver blir en spennende og ikke minst en stor faglig utfordring. Tore nevner byggherreansvar som en prioritert oppgave under oppbyggingen av den nye avdelingen. - Jeg har ingen programerklæring i min nye jobb her og nå, men det å få seksjonsledelsen på plass og skape en felles strategi på hvordan vi skal ta fatt, ser jeg som viktig, sier han.

Skape nye kulturer

Tore nevner ordet kultur og ser et klart ansvar å kunne skape nye kulturer. Det å kunne smelte sammen og utvikle nye sammensetninger av folk, ikke minst i lederteamet.

- Jeg tror mange gleder seg til å komme igang, sier Tore, de er motiverte og vil komme inn i det nye systemet.



- Jeg følte meg lettet da avgjørselsen ble tatt, sier Tore Foss og gleder seg til å ta fatt på utformingen av ny utbyggingsavdeling.

Hva slags leder er du?

- Hvis jeg skal karakterisere meg selv, så tror jeg at jeg er flink til å delegere oppgaver, sier Tore. Jeg må ikke alltid stå i første rekke, heller stille litt bak og bidra til at saken blir gjort. Han setter seg mål. Selv om det i enkelte saker kan ta lang tid og det kan blåse godt rundt han, kommer han allikevel i mål. - Jeg er opptatt av å

skape et trygt og godt miljø rundt meg, sier han. Mennesker er forskjellige og kompliserte og har ulike syn på forskjellige saker. Det gjør det hele spennende og krever bearbeidelse av meg til enhver tid for å takle. En trygg kultur gir muligheter for alle til å ta sjanser, feile og vokse på det, sier han til slutt.

Ettertankens rasteplass



Foto: Marit Borgen, Tønsberg

Forbipasserende bilister fikk se en uvanlig rasteplass på E 18 den første dagen i 1995.

1. nyttårsdag ble rasteplassen på Gulli utenfor Tønsberg omgjort til "Ettertankens rasteplass". Minnestunden ble preget av vemod og ettertanke. Et hav av lys langs E 18 til minne om de 18 som ble drept og de 447 som ble skadet på Vestfoldvegene i 1994, møtte bilistene som passerte stedet. De fikk en ettertankens start på det nye året.

Mette Magnussen

Bort fra sløvende statistikk

"Lys til ettertanke" ble akkurat det verdige og høytidelige arrangementet som vi hadde håpet på. Man ønsket med arrangementet å sette søkelyset på det store omfanget som trafikkulykker tross alt har, og komme bort fra sløvende statistikk. Vi som er så heldige at vi ikke berøres personlig av ulykkene har så alt for lett for å glemme, biler er dagligdagse, ulykkene en selvfølge som ofte ender i små avisnotiser.

Alltid er vi på veg, til og fra i våre biler. De fleste av oss er så heldige at vi kom-

mer frem; lysene på E 18 brant for dem som aldri kom tilbake.

Biskopen talte

Vel 150 personer hadde møtt frem for å minnes trafikkofrene og høre biskop Sigurd Osebergs tale. Vakker musikk, fakler og et enormt lyskors på kveldshimmelen la rammene rundt arrangementet.

Etter arrangementet hadde pårørende og andre muligheten for å dele erfaringer og prate med fagpersonell som hadde møtt frem.

Vellykket samarbeid

"Lys til ettertanke" ble gjennomført på en vellykket måte, takket være et samarbeid mellom fylkets trafikksikkerhetsutvalg, Statens vegvesen, Landsforeningen for trafikkskadde, Kirken, Politiet og Trygg Trafikk. I tillegg har kommuner, forsikringsselskaper og andre bidratt med økonomisk støtte.



"Trafikantatferden og utviklingen av vegsystemet må sees i sammenheng"

Erik i ny jobb

Vår tidligere informasjonskonsulent Erik Thomassen satser videre, denne gangen på trafikksikkerhet. Som ny leder av trafikksikkerhetsseksjonen på trafikant & kjøretøy på vegkontoret har han nå fått et helt annet fagområde å styre. - Jeg gleder meg til å ta fatt på denne store utfordringen, sier Erik til Vestfolder'n.

Jorun Sætre

Fra info til trafikantferd

- Jeg føler at jeg på en måte var kommet til veis ende når det gjelder å jobbe med informasjon i Vegvesenet, sier Erik og legger til at han føler seks år uansett er nok i samme jobb. Men selv om han føler at han har gjort sitt, mener han samtidig at Vegvesenet ikke er i mål når det gjelder informasjon som virkemiddel både eksternt og internt. - Skal vi komme videre må ledere på alle nivå lære seg å tenke informasjon hele tiden og intern info er det aller viktigste, sier han.

Litt usikker start

- Jeg er forsiktig med å legge planer i den nye jobben, betror Erik oss. Det blir en ny tra-

fikksikkerhetsseksjon etter 1. juli og han håper selvfølgelig at han blir en del av den. I startfasen har han stort sett brukt tida til å sette seg inn i hva jobben innebærer og bli kjent med seksjonen og dens tankegang.

Ros til Lars Øygard

Erik vil sterkt poengtere at han har stor respekt for jobben som er gjort på seksjonen. Det har vært en stor og tung oppgave å få seksjonen på beina. Lars Øygard skal ha mye av æren for det store nybrottsarbeid som er gjort. - Men det er selvfølgelig ting å jobbe videre med og nye oppgaver å ta fatt i, sier Erik. Kommunikasjon er viktig og en oppgave blir å få ingeniører og pedago-

ger til å kommunisere bedre med hverandre. - Jeg tror de to gruppene har mye å tilføre hverandre, sier han.

Seksjonens videre satsingsområder

- Ulykkesregistrering og ulykkesanalyser er et viktig satsingsområde for trafikksikkerhetsseksjonen, forteller Erik. Vi burde lære oss å se på ulykker som noe som ikke bare skyldes feil/svakheter ved vegen, men også mangler ved trafikantatferden. Atferden bør sees i sammenheng med utviklingen av vegsystemet, mener Erik.

Foregangsfylke

Vestfold er et foregangsfylke når det gjelder å satse på trafikantatferd. - Men skal vi satse, må vi også ha en måte å måle endringer i atferden på, sier Erik. Vi må finne fram til målemetoder som en enkle og sikre. Dette har vi ikke i dag.

Andre viktige mål

Erik nevner samarbeidet med kommunene som viktig. Det er kommunene som har nærkontakt med befolkningen. - Jeg tror vi kan oppnå stor trafikksikkerhetseffekt ved å sette spørsmål på dagsorden i de kommunale etatene. Prosjektene i Borre og Sandefjord er viktige skritt på vegen mot en satsing i større skala.

Takk til Erik

Vi skal nok få høre mer fra Erik etter hvert. Han drar nok med seg infotenkingen inn i sin måte å lede på. Han har gjort en banebrytende jobb i informasjonsarbeidet i Statens vegvesen Vestfold. Det innebærer at han har satt info på kartet som et viktig virkemiddel både for ledergruppen og avdelingene i etaten. Utformingen av Vestfolder'n slik den ser ut i dag kan vi takke Erik for.



- Skal vi satse på trafikantatferd må vi også ha en måte å måle endringer i atferden på, sier Erik til Vestfolder'n.

Nye Jenter i bl.a. TSS



Tina M. Fidjestøl

Tina(25) er helt fersk i arbeidslivet i sin engasjementsstilling som kontrollingeniør på anlegget. Hun kommer fra Bergen men har nå bosatt seg m/familie i Holmestrand. Hun har tidligere bl.a hatt sommerjobb på lab'en i Vegdirektoratet, og skrev forøvrig

diplomoppgave i Trondheim om betongdekke i tunneler! Det første Tina skal til med er anbudsåpning på en forskjæring i Bolstadåsen ved Sande. Hun synes det er vanskelig å gjøre seg opp en mening om jobben etter tre dager, men tilføyer raskt at det er helt topp miljø oppe på Barstad. På fritiden er Tina sportsinteressert, men da i sportsgrener som ikke er så vanlig i Holmestrand skulle en tro. Hun har en stor forkjærlighet for undervannsrugby! Det har nok en sammenheng med at Tina også driver med dykking.



Mette Myhre

Mette Myhre(54) er ei trivelig jente, opprinnelig fra Oslo, kom selveste Paven bort og men bosatt i Tønsberg siden 1968. Nå har hun et vikariat som sekretær på anleggsavdelingen frem til 1.7.95. Hun så kjent for

har tidligere jobbet et år på Trafikant & Kjøretøyavdelingen. Mette har allerede satt sitt preg på miljøet på avdelingen. Til jul fikk hun en "Miljøpris" hos kollegaene på avdelingen. Det satte hun veldig stor pris på. På fritiden er det mest sang på Mette. Aktiv både i Valenkoret og Hjertnes operakor i Sandeffjord.

- En gang vi sang med Valenkoret på Petersplassen i Roma

Siri(35) kommer opprinnelig fra Narvik, men bor nå i Sandeffjord. Hun er ansatt i ett års engasjement som kontorfullmektig på Maskinavd.

Hun synes det er spennende å bl.a jobbe med MPROD, og få sveis på alt fra rapportering til fakturering. Hun liker å ha orden på ting og se at ting stemmer, innrømmer hun ovenfor Vestfolder'n. Tidligere hun da ikke driver med data har hun reist rundt i mange år strikking! Siri vant faktisk på anlegg med bl.a Astrup konkurransen om å designe Høier og Vegdekke. På fritiden går det litt tid til barn, når den



Siri Leiros

Sandeffjordsgenseren. St(r)ikk den

MIN MENING

Annlaug Wold:

Kommentar til Øystein Langdalens innlegg i Vestfolder'n i desember 1994.

Rett skal være rett!

Som den som for tiden «sitter på» gavekassa og ellers ordner med gaver fra SVV i forbindelse med jubileer mm, vil jeg rydde av veien eventuelle misforståelser i denne forbindelse - rett skal være rett!

Det har ved vegkontoret i mange år vært praktisert trekk i lønn til gavekassa. Dette er tenkt å erstatte innsamling i forbindelse med jubileer o.l. At det allikevel foretas sammenlegg innen avde-

lingen/seksjonen og at det er noe forskjellig praksis, er en annen sak. Som det fremgår av et skriv som ble delt ut i forbindelse med gavetrekk over desember lønn, foretas utbetalinger fra gavekassa, **til personer som er med på ordningen**, ved følgende anledning:

50 års dag	kr. 500
Bryllup	kr. 500
Pensjonering	kr. 800

Begravelse -	
før alderspensjon	kr. 500
Slutter etter minst	
5 års tjeneste	kr. 400

De som er fast tilsatt eller tilsatt som vikar/engasjert for lengre tid (2 år eller mere) blir trukket, som regel kr. 20, når det er behov for å fylle opp gavekassa. Det er imidlertid mulighet for å reservere seg. «Unge Langdalen» (sitat) reserverte seg for flere

år siden. Han er senere ikke blitt trukket i lønn til gavekassa (heller ikke på lønn for desember 1994).

Når det gjelder gave fra SVV til tilsatte som fyller 50 eller 60 år, kan jeg opplyse at Staten i den forbindelse yter en gave til en verdi av kr. 800. **Dette får alle tilsatte - uavhengig av gavekassa.**

Til sist har jeg lyst til å si til dere som har mottatt noe fra gavekassa: Jeg tror det er glade givere som står bak!

Jeg tror også at det å kunne være med på en gave til kollegaer styrker fellesskapet på arbeidsplassen.

Audun Nordbotten:

Vi skal omorganisere oss, men...

Hvor er effekten?

Ser vi på Hollerutvalgets mandat så står det blant annet: «Et viktig formål har vært å utvikle en mer mål- og resursorientert styring. Gjennom dette vil det legges til rette for forbedret politisk styring, samtidig som etatene får utvidet handlefrihet og incitamenter til å utnytte ressursene så effektivt som mulig». Har vi fulgt dette i det videre arbeidet? Nei, det har vi nok ikke. I vårt videre arbeid har vi i de forskjellige komiteer og arbeidsgrupper fjernet oss mer og mer fra mandatet og lagt mer og mer vekt på sterile organisasjonsmodeller og opplisting av rene arbeidsoppgaver som er godt kjent fra før. Av uttalelser fra toppledere som svekker muligheten for effektivisering kan nevnes: «Det har vært et mål at alle ansatte finner igjen sine oppgaver i det forslaget som nå foreligger. Alle ansatte skal beholde jobben».

I Vestfold har et dokument kalt: «Det nye vegvesen - organisasjonsløsningen» utarbeidet av Prosjektgruppa 1995-01-03 sett dagens lys. Jeg er forundret over at et så sterilt dokument, kjemisk

rent for effekt fremmende tiltak, dataflyt mellom avdelinger, menneskenes plass, trivsel, samhörighet og funksjon i en organisasjon legges ut til høring. Det er tydelig at de kommende forandringer blir små, eller knapt merkbar for personer ansatt ved vegkontoret.

Anderledes kan det gå for ansatte i utedriften som havner på produksjon. Produksjonsavdelingen skal konkurrere fritt med de private i ett anbudsmarked og dette vil uten skjerming bli meget tøft. For at dette skal bli mulig må graden av ledelse skjæres ned til et minimum og effektiviteten må styrkes. Dette innebærer at færrest mulig av nåværende ledere får plass. De det ikke er plass til vil bli overført til vegkontorets varme og slappe miljø. Våre utearbeidende ledere og tjenestemenn som kommer i produksjon og den del av biltilsynet som skal konkurrere med privat virksomhet, kan godt tenkes å måtte arbeide i situasjonen, «Vinn eller forsvinn».

Hvor er effektforandringene? For meg ser det ut til at hele effekt-

økningen skal tas ut i utedriften. Det ville jo være sårende å forsøke seg på innedriften eller hva? Skal innedriften få økt effekt må vi begynne å se på: hvor gjør vi dobbeltarbeid?, hva kan kuttes ut?, hvordan øke arbeidsmoralen?, utnytter vi arbeidstiden?, god dataflyt?, hvor mange ansatte trenger vi?, er lederne saksbehandlere eller ledere?, har vi rett person på rett sted, osv. På vår arbeidsplass har det vært ofret mye tid, krefter, penger, adskillig prestisje osv. i å skaffe flere folk (kjekt å ha). Hva disse folkene skal gjøre har ofte ikke vært klargjort før ansettelsen. Vi finner vel alltid noe å gjøre, vi får ta litt fra Per og Pål. Ta helst det som Per og Pål liker best å arbeide med for det er jo ikke så nøye med hva de som er ansatt fra før driver med. Tanken på effektøkning har knappest vært berørt. Hvorvidt det enkelte individ arbeider seg omtrent ihjel, har ingen ting med samlet effekt å gjøre. Det skulle ikke forundre meg mye om endel av de vi har som arbeider minst har den største effekt pr. anvendt krone og for Vegvesenet sett på



som en enhet. Skal vi øke effekten må drastiske tiltak iverksettes. En løsning er å redusere antall ansatte etter at organisasjonen er slanket for unødige oppgaver, dobbeltarbeid, og effektivisering mv er foretatt. Det vil også være mulig å hale inn konsulentarbeider og beholde de fleste av de ansatte. Problemet er: skal vi fortsette å skjerme hverandre, eller skal vi brette opp armene og gå igang? Det er mest sannsynlig at samfunnet krever handling. Hva venter vi på?

Hans Petter Sundby

Brannalarmen går! Hva gjør vi?

Vår sikkerhet, vårt ansvar?

Svaret er (så langt) meget enkelt: Vi finner frem klær, verdisaker og tusler rolig ned til resepsjonen og spør om hvor det brenner i dag(?), med en spøkefull undertone. Kan vi snart gå opp igjen? Det er imidlertid en kjennsgjerning at jo flere blindalarmer, -jo dårligere respekt!

Det er i hver etasje pekt ut 2-3 "brannmenn" som skal se til at alle i etasjen kommer seg ut! (Riktig!) Greit, synes de fleste, spesielt når det aldri skjer noe mer! (selv sitter jeg i fjerde etasje, men er brannmann i femte etasje)

Hva med den dagen trappeoppgangen(e) er fulle av røyk, og panikken blir større jo høyere man befinner seg i etasjene?

I en slik situasjon ønsker jeg ikke å ha tilhold eller være ansvarlig "brannmann" hverken i

andre eller åttende etasje! Hvordan skal vi forholde oss?

Etter mitt syn er det en *forbrytelse* overfor oss selv *aldri* (i min tid) å ha fått noen slags instruks, verken som ansatt eller som brannmann.

Her blir vi tutet ørene fulle av sikkerhets-

regler når vi beveger oss innenfor et anleggsområde. Hjelm, vernevest, vernesko etc. skal være obligatorisk, og takk for det men....

HVEM HAR ANSVARET FOR VÅR EGEN OG VÅRE MEDMENNESKERS SIKKERHET PÅ VEGKONTORET?

Jeg forventer en reaksjon fra den/ de som føler ansvar, og det så fort som.....
Er ikke dette HMS?



"For sent å snyte seg når nesen er vekk!"

Kunstmaler'n på Ås

Av Jorun Sætre

Det at vegmester'n på Ås har slått seg på kunstmaling er for så vidt ikke noe nytt, men at han i den siste tida har produsert en unik samling malerier hentet fra lokale steder i Åsgårdstrand er verdt en aldri så liten omtale. Bildene hans begynner å bli kjent i de indre kretser på området rundt Ås vegstasjon, kanskje også noe på vegkontoret også etter hvert. Salg av bildene kan jo bli aktuelt etterhvert, han har nemlig til nå solgt ett bilde og gitt bort en hel haug.

- Jeg maler for å koble av, sier Odd, og legger til at han får ro over seg til å tenke og slappe av. Samtidig synes han at det er artig å drive med maling. Han forteller



- Det har blitt et stort antall bilder med motiver hentet fra Åsgårdstrand, forteller Odd Arntzen på Ås vegstasjon.

at han maler litt hver kveld, eksperimenterer med litt farveblending osv. Det hele startet med en invitasjon fra en venn til å være med til

Horten Malerklubb i 1991, og siden den dagen har interessen for malerkunst vært økende. Odd har i tida fram til nå gått diverse kurs

i Tønsberg, Horten og Åsgårdstrand. Han vurderer nå å melde seg på et to-årig kurs på kveldstid for å få litt mer opplæring i riktig bruk av farver osv. Kanskje er han noe betenkt, det går omtrent bare damer på disse typer kurs, men pytt, pytt..

Odd har alltid likt malerier fra tida rundt århundreskiftet, spesielt Lillehammermalerne. Nåtidens malere har han ingenting til overs for. Han må kunne forstå og se hva bildet skal forestille. Derfor er også "Skagenbildene" kunst som han liker. Portrett-malerier har han enda til gode å prøve seg på, men ifølge Odd kan det ta litt tid.

Ny Reklamehåndbok

Det har vært nedsatt et sen traltutvalg for å utarbeide ny reklamehåndbok for Statens vegvesen, spesielt i lys av at veglovens paragraf 33 er endret. Reklamehåndboka skal ta for seg praktiseringen av veglovens regler om reklame langs offentlig veg, f.eks. vilkår for å få godkjent reklame langsriks- og fylkesveg, hvilke

kriterier som det skal legges vekt på ved vurderingen av søknader og behandlingen av reklame som er ulovlig oppsatt.

Utvalget har bestått av konsulentfirmaet Civitas A/s v/Ole Falk Fredriksen og Truls Lange, Hans Jacob Gisholt og juridisk konsulent Tore Elnæs fra Vegdirektoratet samt tre

ingeniører og jurister fra fylkene, deriblant undertegnede. Det har vært endel møter i 1994 hvor opplegg, problemer og innhold er blitt gjennomgått. Det videre opplegg er at konsulentfirmaet den 20.januar i år skal ha ferdig et forslag med bilder som sendes utvalgsmemedlemmene til

kort uttalelse. Et endelig utkast vil deretter den 10. februar bli sendt til høring til Vegkontorene, reklamebyråer og andre interesserte med seks ukers uttalelsesfrist.

Reklamehåndboka vil etter planene foreligge i endelig form i første del av mai 1995.

Yngvar Pedersen

Fotball - damer

For å lodde stemningen foran sommerens fotballsesong ber jeg de som er interessert; -ta kontakt med meg!

Håper vi kan få et lag til bedriftsserien og Veg-cupen i Trondheim.

Inger Lise, Ås Vegstasjon: Tlf. 33 37 16 50

VEGA **SKIDAG** VEGA
for hele familien

Sett av **Lørdag 4. mars kl.11.30** til en tur på Botnestua i Holmestrand

PROGRAM:

Langrenn med div. innlagte poster, snøballkasting aking(ta med akebrett). Det blir salg av kaffe, vafler, kaker, pølser og brus

Vel møtt!

Påmelding til: Sissel M. D. Tørnby, vegkontoret tlf. 33 37 17 85 innen 17. februar.

INFO FRA PERSONAL:

Hva er gruppelivsforsikring

Når en forsikret arbeidstaker dør, utbetaler Statens Pensjonskasse et engangsbeløp til de etterlatte. Dette er uavhengig av om dødsfallet skjer i arbeidstid eller fritid, eller om dødsfallet skyldes sykdom eller ulykke. Engangsbeløpet kommer i tillegg til en eventuell etterlattepensjon. Utbetalingen er fritatt for inntektsbeskatning, men inngår i beregningsgrunnlaget for arveavgift.

Forsikringen gjelder også under:

- omsorgspermisjon
- sykelønn
- ventelønn
- invalidepensjon i første utbetalingsår
- permisjon med lønn
- permisjon uten lønn inntil 12 mndr

Forsikringen gjelder ikke under permisjon dersom den forsikrede tiltrer et nytt ansettelsesforhold som ikke er omfattet av gruppelivsforsikringen.

Hvem omfattes av gruppelivsforsikringen?

Alle statstilsatte dekkes av gruppelivsforsikringen, da denne er en del av hovedtariffavtalen for de statstilsatte. Dermed er også midlertidig tilsatte forsikret.

Hvem får utbetalt forsikringsbeløpet?

Ved dødsfall utbetales beløpet enten til: (prioritert rekkefølge)

A. Ektefelle eller registrert partner etter Partnerskapsloven.

B. Samboer. Som samboer regnes normalt person som har felles barn og bopel med den forsikrede, eller som kan dokumentere at samboerforholdet har bestått i de to siste år.

Gruppelivs- forsikring

- C. Barn/adoptivbarn** under 20 år. Barn skal ha utbetalt minst 40% av forsikringsbeløpet, selv om det er ektefelle eller samboer som er berettiget til forsikring.
- D. Andre** som kan dokumentere at de "for en vesentlig del" ble forsørgt av avdøde.

Dersom det ikke finnes berettigede som nevnt ovenfor under punkt A til D, blir det utbetalt et beløp tilsvarende folketrygdens grunnbeløp (1G) til dødsboet.

Forsikringsbeløpets størrelse

Forsikringsbeløpet utgjør 10 ganger grunnbeløpet i folketrygden. Beløpet nedtrappes etter alder slik:

ALDER	GRUNNB. KRONER
50 år og yngre	10,0 G kr 380.800
51 år	9,5 G kr 361.760
52 år	9,0 G kr 342.720
53 år	8,5 G kr 323.680
54 år	8,0 G kr 304.640
55 år	7,5 G kr 285.600
56 år	7,0 G kr 266.560
57 år	6,5 G kr 247.520
58 år	6,0 G kr 228.480
59 år	5,5 G kr 209.440
60 og eldre	5,0 G kr 190.400

Dersom avdøde var tilsatt i deltidsstilling, blir erstatningen redusert i forhold til stillingsprosenten, men likevel slik at det minst blir utbetalt et beløp tilsvarende to ganger folketrygdens grunnbeløp.

Saksbehandling og utbetaling

Etter dødsfall må avdødes arbeidsgiver kontaktes. arbeidsgiver sørger for at Statens Pensjonskasse får melding om dødsfallet. Engangsbeløpet utbetales kort tid etter at Pensjonskassen har mottatt nødvendig dokumentasjon.



Tunnel FOBI

Psykiatrisk institutt ved Universitetet i Trondheim begynte siste helg i november å behandle folk mot tunnelfobi. De fire første pasientene ble under kyndig veilledning tatt med i Hitratunnelen, etter først å ha fått en orientering om vegprosjektet. Målet for behandlingen er å kurere pasienten for angst forbundet med det å kjøre gjennom vegtunneler.

Prosjektet som er enestående i sitt slag er ledet av professor K. Gunnar Gøtestam, som har langerfaring med behandling av ulike fobier. Statens vegvesen Sør-Trøndelag støtter prosjektet økonomisk.

De fire pasientene er et utvalg av de ni som kommunelegen på Hitra og Frøya har registrert med tunnelfobi. Åtte timer ble brukt på hver pasient i løpet av en helgesamling. Først ble de orientert om tunnelen som en del av fastlandsforbindelsen. Deretter fikk de høre om vanlige reaksjoner ved fobier, før hver enkelt pasient ble tatt med til tunnelen skritt for skritt veiledet av to terapeuter og en forsker. Med tålmodighet og "samsnacking" undervegs, reiste de til slutt gjennom den 5,6 kilometer lange tunnelen.

Viser behandlingen seg å være effektiv, kan det bli aktuelt å tilby liknende opplegg i andre distrikter for folk med tunnelfobi, som ikke er en helt uvanlig sykdom.

Hjertelig takk

for gaver og gratulasjoner
til min 50-års dag.

Anne Hov

Tusen takk

for hyggelige hilsener som jeg fikk
på min 50-års dag.

Olav Erik Krogstad

Bedriftshelsetjenesten

Av Hans Blåfjell
fysioterapeut

Helsekontakter og helsekontroller av ansatte i Statens vegvesen Vestfold skjer rutinemessig hvert tredje år. Spesielle omstendigheter og/eller tidligere funn kan gjøre hyppige kontroller nødvendig. Denne tre års syklusen er i tråd med anbefalingene fra Den Norske Lægeforeningens helsekontrollutvalg. Videre jobber vi i tråd med Legeforeningens anbefalinger om hvilke prøver og undersøkelser en helsekontroll bør inneholde.

De ansatte innkalles avdelingsvis, og det holdes alltid et forberedende møte mellom ledelse, verneombud og helsetjenesten for å enes om spesielle emner som bør vektlegges og hvordan resultatene skal tilbakemeldes. Vi forsøker å sette så god tid til hver enkelt at alle skal få anledning til å komme fram med sine synspunkter og problemstillinger.

I tillegg til dette foretas det hyppige kontroller av spesielle

grupper (selektive helsekontroller) som for eksempel løsemiddel, bly- og asbesteksponerte.

Videre sendes det hvert år ut en forespørsel til etaten om spesielle emner, prosjekter eller fagområder som avdelinger eller seksjoner ønsker at bedriftshelsetjenesten skal medvirke i. På forespørsel stiller vi også gjerne opp på avdelings- eller produksjonsmøter for å orientere om de deler av våre fagområder som måtte være interessante.

Vi understreker også at alle kan ta kontakt med oss når som helst om alle problemer eller sykdommer som er begrunnet i arbeidssituasjonen.

Bedriftshelsetjenesten håper på god kontakt og godt samarbeid med alle ansatte i Statens vegvesen Vestfold.

Helseundersøkelse mars/april: maskin- og anleggsavdelingen

Mammografiundersøkelse

Ifølge verneleder Martin Pedersen skal det gis tilbud (frivillig) til alle kvinner ansatt i Statens vegvesen som er over 40 år til en mammografiundersøkelse. Undersøkelsen skal finne sted hvert tredje år i etterkant av de fortløpende helsekontrollene i bedriftshelsetjenestens regi.

Den enkelte arbeidstaker vil få individuell innkalling til

det undersøkelsesstedet vi har avtale med. Vegvesenet vil dekke egenandelen av undersøkelsen. Resultatene av undersøkelsen skal sendes den enkelte ansattes primærlege, som også følger opp eventuelle funn. Bedriftshelsetjenesten har intet ansvar for oppfølging av undersøkelsen og vil ikke dekke undersøkelser ut over den som tilbys hvert tredje år.



Ny lege

Randi Størdal Lund er ny bedriftslege i Tønsberg Bedriftshelsetjeneste. Statens vegvesen er medlem og alle ansatte vil i tiden som kommer på en eller annen måte bli kjent med Randi. Enten det er ved rutinemessig innkalling eller det er andre tilfeldige besøk.

Etter endt utdanning ved Universitetet i Oslo i 1987, jobbet hun ett år ved Rjukan sykehus og et halvt år i Hof kommune. De siste fem årene har hun jobbet i Telemark, Vestfold og Buskerud bedriftshelsetjeneste.

Randi (33 år) er bosatt i Tønsberg, nærmere bestemt på Tolvsrød. Hun er gift og har tre barn.

Hun er i likhet med oss opptatt av enkeltmennesket i en omstillingsprosess. I den forbindelse fremhever hun informasjon og delaktivitet i prosessen som viktig. Og det at alle får mulighet til å være med å påvirke sin egen arbeidssituasjon. I en omorganiseringsprosess som Vegvesenet nå er inne i, er det også viktig med å motivere de ansatte.

- Erfaringene jeg har med Vegvesenet hittil er gode, sier Randi til Vestfolder'n. Første gang hun ble presentert for vegkontoret var under julekaffen på vegkontoret 23. desember.

SKADER I 1994

Det var 14 registrerte skader i 1994. Dette er en økning på 2 fra 1993. Fraværsdager på grunn av skade gikk ned fra 111 dager i 1993 til 44 dager i 1994.

For noen kan det virke rart at små skader uten fravær i det hele tatt blir registrert som skade.

Slik jeg ser det er det positivt at enhver skade blir registrert. Når skadene blir synliggjort ved en skademelding får vi mulighet til å følge opp det som har skjedd - og forebygge skader.

Selv om skaden ser liten ut kan det i ettertid vise seg at skaden var større enn du trodde -

og da kan du kan få problemer med å få erstatning hvis den ikke er registrert.

Det er linjeledelsen som har ansvar for å vurdere det som har skjedd og endre konstruksjon eller på andre måter gjøre noe for at den samme type skade ikke skal skje igjen.

For hver skade skjer det flere NESTENULYKKER. Dette er tilløp til skader som heldigvis ikke har utviklet seg til noe mer alvorlig. Det er viktig å registrere disse nestenulykkene.

Ved å gjøre noe med årsaken til disse kan vi forebygge at det skjer ulykker. Nestenulykker meldes på

det samme skjemaet som ulykker. I 1994 har vi ikke fått melding om noen nestenulykker. Målet må være å øke antall meldinger om nestenulykker - gjøre noe med disse - og senke antall ulykker.

SYKEFRAVÆRET FOR 1994

Det kan være sykefravær som ikke er kommet med på statestikken enda - men det siste tallet jeg har

fått viser et sykefravær for 1994 på **3,28 %** for hele Statens vegvesen Vestfold.

Sykefraværet i 1993 var på 4,9 %. Samtidig ser det ut til at langtidsfraværet over 8 uker er halvert fra 1993 til 1994.

Dette er bra - men samtidig er flere av de langtidssykemeldte blitt uførepensjonert.

Jeg registrerer stadig oftere at arbeidet blir tilrettelagt for de som har langt fravær, slik at disse personene kan begynne å arbeide igjen.

Hvis jeg skal ha et ønske for 1995 må det være at ledelsen systematiserer arbeidet med bedriftsintern attføring som dette kalles - og at vi får flere av de langtidssykemeldte tilbake i arbeid igjen der dette er mulig.

Hvis jeg skal prøve å oppsummere 1994 vil jeg si at

Dere har blitt flinkere til å ta med HMS i det daglige arbeidet !

Det er tydelig at HMS-håndbøkene brukes - og at dere har et bevisst forhold til HMS.

Jeg får stadig oftere spørsmål om saker som går på Helse, Miljø og Sikkerhet.

Mitt håp for 1995 er at vi får en forenkling av bøkene i forbindelse med omorganiseringen - slik at de blir lettere å bruke i det daglige arbeidet.

HMS

Denne spalten er ment som et informasjonssted for Helse-, Miljø- og Sikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen Vestfold. Spalten blir skrevet av verneleder som tar opp aktuelle emner og temaer som han arbeider med. Forslag og synspunkter kan du ringe inn på telefon 33 37 17 56, personsøker 96 62 95 12, eller sende noe i posten.

HMS

Hjertelig takk!

Til vakta på Ås vegstasjon som sporty stilte opp på kort varsel når vi trengte hjelp til julefesten søndag 8. januar. Vi var blitt lovet et juletre i Messehallen, men det viste seg å være et lite filletre på halvannen meter. I løpet av en times tid hadde



vakta hogd et stort flott juletre og levert det på døra med julelys, pynt og alt vi bare kunne drømme om. Vi ble helt overveldet og imponert. På den måten ble julefesten reddet, og det ble skikkelig julefest i år også!

Stor takk fra Julefest-komitéen

Anleggsavdelingen

Små og mellomstore anlegg

Ollebukta: Gudene står oss bi, plankefortauet strekker seg stadig lengre langs sjøkanten

E 18 Amundrød: Vi støyskjermer på strekningen

Danebo-Holms

RV19 Sydover vegen foretar vi supplerende støyskjerming

Veganlegg egenregi

Fjellsprengning/utkjøring Hallan

Masseflytting(løsmasser) Hallan-Bjørge og

Gutufossen-Bjørge

Bruarbeider E 18 Nord:

Hole Øst: Oppsetting bru-rekkverk pågår

Brekke vegkulvert: Bunnplata ble støpt før jul.

Innvendig forskaling av vegger og tak utføres.

Armering av kulverten foretas.

Brekke vannkulvert: Lengden er 365 meter. 100 meter bunnplate er støpt. Forskalingsvogn bygges opp. De første 45 metrene av vegger og tak støpes fredag 20.1, og etter dette støpes ca. 20 meter pr. uke. Med denne fremdriften vil 145 meter av kulverten være ferdig i slutten av februar.

Driftsavdelingen

Område 1

Generelt vintervedlikehold/snørydding

Område 2

RV 306: Sprengningsarbeider i Høyjordbrekka

Vinterbervedlikehold-kantstolpevask

RV 312 G/S-veg Heimdal-Høyjord skole

Område 3

Generelt vintervedlikehold. Krattrydding langs fylkesvegene og endel repisking. Avfetting av refleksstolper på E18.

En del manuell strøing og vannavledning.

Planavdelingen

Eiendomsseksjonen:

Vegdirektoratet har stadfestet eksproprieringsvedtak for 4-felts motorveg videre sydover til Hanekleiva. Søknad om forhåndstiltredelse vil bli behandlet av Vegdirektoratet i januar, slik at tiltredelsesforretningen med lensmannens hjelp kan forventes gjennomført i månedsskiftet februar/mars.

VEGGAB-prosjektet som Eiendomsseksjonen er ansvarlig for starter i februar. Prosjektet skal gi Vegvesenet en grafisk og en registeroversikt over våre naboer, samt vår "egen eiendom" på alle europa-, fylkes- og riksveger i hele fylket. Målestasjon for utslipp på ny E 18 ved Skoger settes i drift i februar.

Administrasjonsavdelingen

Økonomiseksjonen:

Statens vegvesen Vestfold tilbyr gjennom EØS-avtalen Norske og internasjonale leverandører av varer og entreprenørtjenester kontrakter for tilsammen 21 millioner NOK i januar/februar.

Gratulerer

50 år

Anne Hov	3.1
Oddmund Nilsen	25.1
Finn Olav Carlsen	11.2

70 år

Jens Karlsen	1.1
--------------	-----

75 år

Nils Rød	09.12
Birger Kjennerud	12.12

80 år

Åge Kjeldås	1.2
-------------	-----

85 år

Einar Mathisen	25.2
----------------	------

Alderspensjonister:

Finn Malmquist	1.1.95
----------------	--------

HUSK!

Det er smartere at du selv tipser oss enn å be andre om å gjøre det, fordi redaksjonen premierer de som kommer med de beste tipsene til VESTFOLDER' N.

Velkommen

Marianne Holvik	-fullmektig ekspedisjonen(vikar)
Mette C. Bergan	-kontrollingeniør tunnel (engasjement 3år)
Tina Mørner Fidjestøl	-kontrollingeniør veg (engasjement 3år)

Endring av arbeidsområde

Ole Johnny Svendsen	-kontrollingeniør anlegg (engasjement 3år)
---------------------	--