

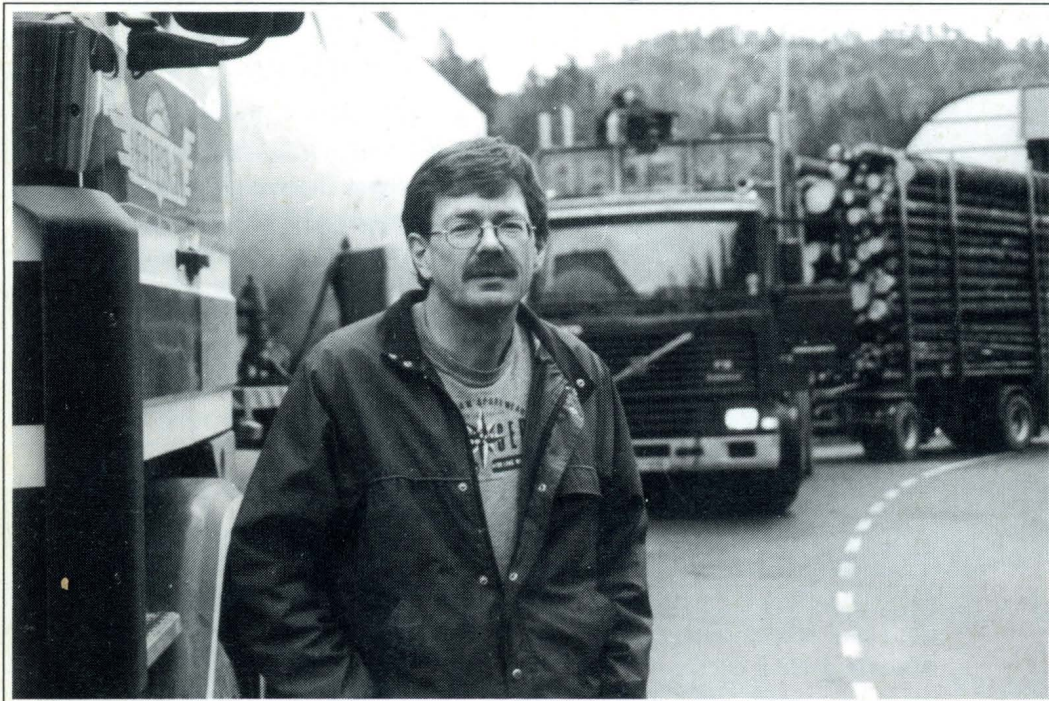
Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 3, 22. årgang, 27. april 1995

Vogntogsjåførene etter all mediafokusering:

- Tar ikke på oss hele skylda



- Det har vært for mye fokusering på oss i media etter de siste vogntogulykkene, sier yrkessjåfør Ivar Lyssjø. Han mener vi må ta mer hensyn til hverandre i trafikken

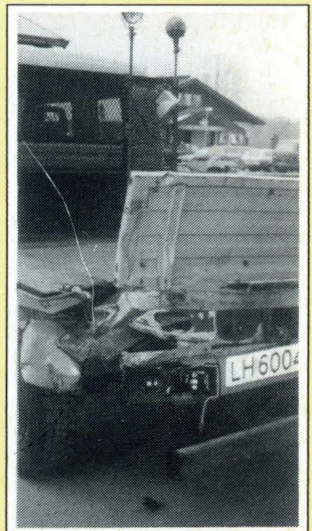
- Vi tar ikke hele skylda, sier landevegsridderne langs E 18 gjennom Vestfold etter mediafokuseringen i forbindelse med de siste trafikkulykkene der vogntog har vært innblandet. Vi må bli flinkere til å ta hensyn til hverandre i trafikken er konklusjonen.

Se side 7



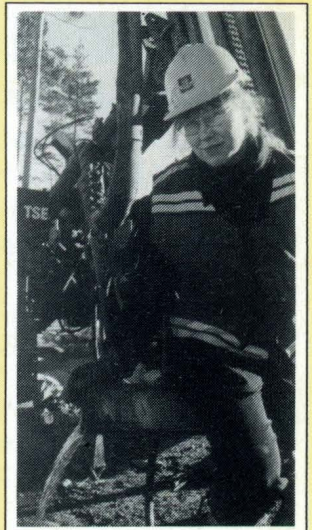
Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/09



Per Nakjem påkjørt - "I vegen for deg" forberedes.

side 5



Vegvesenet borer etter vann

side 3

Neste nummer:

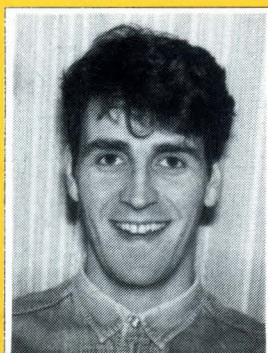
1. juni

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 00
Fax: 33 31 43 41

Trykk: Horten Print-Shop
Opplag: 750

REDAKTØREN MENER:

DnV - en utfordring for administrasjonsavdelingen!?

Hva skjer etter 1. juli?

Vi er nå midt i en vanskelig prosess - jeg tenker på Det nye Vegvesenet. Alle snakker om 1. juli. Tror virkelig folk at det er bare å knipse i fingrene, så er alt på plass? Det er etter den datoen alt det praktiske arbeidet starter. Hvordan skal administrasjonsavdelingen greie å håndtere dette på en "grei" måte? Da tenker jeg hovedsakelig på om avdelingen greier å ta vare på den unike sjansen til å markere seg som "selger" av sine tjenester.

Satse på bedre service

Administrasjonsavdelingens fem seksjoner bor kunne serve resten av etaten på det avdelingen har kompetanse til. Service er kjernen her. Hvordan skal avdelingen greie dette slik at resten av etaten velger administrasjonsavdelingens tjenester - ikke bygger opp liknende kompetanse på egen avdeling? Jeg har ikke noe svar på det, men avdelingen står nå, på veg inn i Det nye Vegvesenet, foran en kjempejobb. Hvis etaten er innstilt på å benytte administrasjonsavdelingens tjenester, trenger de ansatte på avdelingen hjelp og forståelse fra hele Vegvesenet. Avdelingen vil ikke kunne greie dette alene. Jeg tror heller ikke avdelingen vet hvordan den skal greie å overbevise "kundene" om at de er de rette til å utføre de etterspurte tjenestene.

Markedsføring

En mer bevisst holdning må til når det gjelder markedsføring av avdelingens forskjellige tjenester. Jeg er ikke i tvil om at det eksisterer god nok kompetanse og viten på de forskjellige fagområdene og seksjonene på administrasjonsavdelingen til å kunne yte en tilfredsstillende god kvalitet på sine tjenester.

Hva skjer i dag?

Jo, "vegbyggere" på andre avdelinger sitter med siste nytt i EDB-utstyr og tilbyr etaten tjenester både på det ene og det andre. Jeg har forståelse for at de "pengesterke" avdelingene bruker penger på kjøp av nytt utstyr. Problemet er at nevnte avdelinger lar kompetente ingeniører få bruketid til å utvikle seg til noe tilnærmet lik "EDB-guruer". Mange av oppgavene kunne godt vært utført av administrasjonsavdelingen. Jeg mener at en klarere styring fra ledelsen må til her.

Følge utviklingen

For å kunne yte 100% service må avdelingen kunne greie å følge med i den raske utviklingen når det gjelder EDB-utstyr. Utskifting og fornyelse er et krav i denne sammenheng. Og det har selvfølgelig sammenheng med økonomi/bevilgninger. Administrasjonsavdelingens bevilgninger de siste åra har ikke akkurat gitt de store muligheter. Jeg har en vond følelse av at avdelingen blir noe akterutseilt akkurat nå.

Velferdsturen 1995 går med "KYSTEN 1"

Vegvesenets årlige velferdstur for ansatte vil bli arrangert 16. juni. Turen er lagt til våre nære herligheter rundt Notterøy og Tjøme. Kysten 1 skal stå for befraktningen. Båten skal seile umiddelbart etter at gang- og sykkelveganlegget i Ollebukta er offisielt åpnet av Vegsjefen.

Foreløpig er avgangen satt til ca. 13.00. Kysten 1 vil etter sin faste rute være inne igjen ved brygga når klokken nærmer seg tolv. Nærmere program om aktivitetene på Gåsokalven vil komme senere.

E 18 i Sande krever erstatninger av mange slag!

På leting etter drikkevann

Ved det kommende innslaget til tunnelen i Hanekleiva finner vi firmaet Værås brønnboring A/S i fullt arbeid. De er nede på 73 meter med boret, og vannet pipler opp allerede. - Brønnene skal erstatte det som Vegvesenet ødelegger ved utbyggingen av E 18, sier Kristi Kvernevik på anleggsavdelingen. Hun har ansvaret for at 20-30 bo-liger i Sande får erstattet sine vannkilder.

Trond Holmstad

Mange skal ha vann

- Dette er den tredje brønnen vi borer her i Sande, forteller Kristi til Vestfolder'n. Denne brønnen skal forsyne 7-8 husstander med vann. Det er litt mer enn de andre hvor det ligger på 4-5 husstander pr. brønn. Vannet renner allerede godt ut av hullet som er boret. Arild Værås, som står for boringen anslår at brønnen vil gi ca. 8-9 m³ vann i timen. Han sier det stort sett bare er ett av hundre hull som er så bra som dette.

Han har boret ned på 72 meter foreløpig, men stopper ikke før han når 81 meter.



Kristi Kvernevik sammen med Arild Værås, ved den siste brønnen under Hanekleiva.

Fullkaff for geologen

Forundersøkelsene er gjort av Prospektering A/S, hvor en hydrogeolog har hatt ansvaret. I dette tilfellet har han beregnet sprekkesoner som skulle være gunstige for å finne vann.

- Beregningene har slått til for fullt her, sier Kristi Kvernevik.

Vannkvaliteten er god

Boret er satt ned i nærheten av et bekkefar med ca. 20° vinkel.

Normalt vil man ikke bore i nærheten av bekker, for der samles jo all dritten fra området rundt, sier Arild Værås. - I dette hullet traff jeg ikke på brytninger i lag før på ca. 30 m, og det er jo langt under vannet som renner i bekken, sier Arild. Her er det nok ingen fare med kvaliteten, mener han. Det er mulig at vannet blir litt hardere enn tidligere. - Det skal visstnok ikke være så godt å vaske tøy i slikt vann, men det finnes jo tøy myknere, sier Arild Værås.

- Det blir tatt prøver av vannet når det settes på kranene, og vi er opptatt av at folk skal få vann som er av minst like god kvalitet som det de hadde før, avslutter Kristi Kvernevik.



Her graver firmaet Eeg-Henriksen ned rør fra brønnene og ned til boligene, sier Kristi Kvernevik

FORANDRING-FORANDRING-FORANDRING-FORANDRING

*Av leder for utbyggingsavdelingen:
Tore Foss*

Jeg besøkte Vegmuseet ved Hundfossen for kort tid siden. Et imponerende anlegg. Her var samlet likt og ulikt fra Vegvesenets mangfoldige virksomhet for lang tid tilbake og fram til i dag. Det som særlig gjorde inntrykk på meg var det utstyret som var blitt museumsgjenstander de siste 10 - 15 år. Her var EDB-terminaler av Osborn-typen som jeg selv var med på å kjøpe inn til vegkontoret tidlig på 80-tallet. Landmålingsutstyr fra samme periode som vi i dag gir bort til utviklingsland i Afrika. Eller som gave til Estland og Litauen, noe vegkontoret har gjort. Her var plassert alt det planleggingsverktøy vi brukte for bare få år siden. Når jeg sammenlignet dette med dagens avanserte EDB-terminaler, programvare, digital kartlegging ved hjelp av satellitter etc., ble det klart for meg at hele planleggingsprofesjonen innen Statens vegvesen har gjennomgått en total forandring på disse få årene. Ved selvsyn kunne jeg observere at det samme hadde i større eller mindre grad vært utviklingen også på andre områder som f.eks. trafikkstyring, sprengningsteknikk og maskinutstyr.

Vi har alle vært på kurs og konferanser hvor temaet nettopp har vært forandringer. Vi har alle både lest og hørt om at forandringstakten i samfunnet i dag er mye raskere enn tidligere og at behovet for å følge med er tilsvarende mye større. Vi har hørt det, lest om det, men har vi egentlig tenkt gjennom hva det i realiteten betyr for oss i vår hverdag? Forandringene kommer normalt i små porsjoner. Vi merker det ikke så godt.

En runde på Vegmuseet bør være obligatorisk for alle. Her får vi utviklingen presentert for oss i konsentrert form. Den sier oss med all tydelighet at i vår tid **er det forandringene som er det normale og ikke det å bevare.**

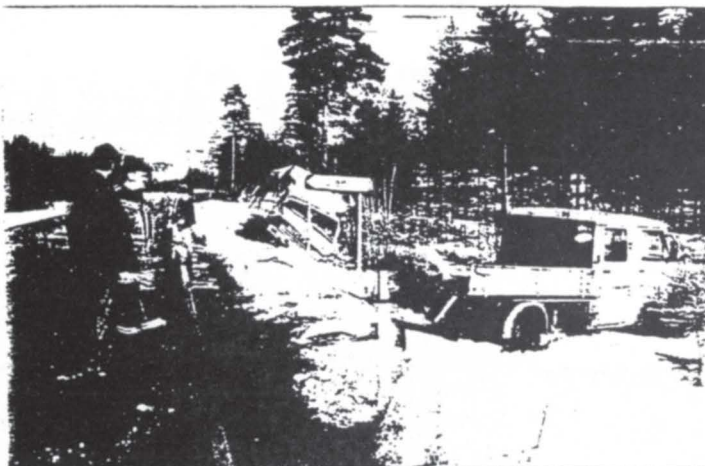
Den menneskelige natur er selv sagt forskjellig, men likevel har de fleste av oss en viss tilbøyelighet til å ville bevare det bestående. Konflikten mellom dette og det å arbeide med forandringer er ganske tydelig. Er det slik at de

mest vellykkede bedrifter og etater har klart å akseptere forandringer som det normale og arbeider kontinuerlig med dette i motsetning til andre som skyver dette bort pga. ubehaget og uroen det medfører. Jeg mener det er slik.

Vi er for tiden i ferd med å gjennomføre en stor forandring i etaten vår. Det har vært arbeidet hardt med Det nye Vegvesenet gjennom lang tid, mange er slitne og ser fram til 1. juli. Da skal alt være på plass og i operativ stand. Jeg tror mange vil bli skuffet. Det vi nå legger på plass er kun organiseringen. Deretter skal vi skape innholdet, nye arbeidsrutiner og samarbeidsformer. Mye skal prioriteres annerledes enn før. Vi skal utnytte ressursene bedre ved å samarbeide på tvers av fylkesgrensene. Vi skal i ennå større grad fokusere på effektivitet og konkurransedyktighet. Behovet for forandringer står i kø også etter 1. juli. Vi skal også skape nye kulturer i Det nye Vegvesenet. Noe av det viktigste må være å utvikle **en kultur for forandringer.**

Dundret inn i veivesen-bil

Det ble en kraftig smell da riksvei 40 ved innkjøringen til Steni i Lardal ved 10-tida i formiddag. En mindre lastebil fra Vegvesenet ble påkjørt bakfra av en annen lastebil, men ingen personer kom til skade.



OP: Fotografen sa flere hendelsesforløp da han var på vei nedover riksvei 40, og kan fortelle at han så veivesenbilen på motsatt side av veien da han var i nærheten. Fotografen var bare 40-50 meter unna da han oppdaget at en rett utstrømt lastebil kom kjørende fra Larvik og braket rett inn i veivesenets bil bakfra. - Bilen til veivesenet ble kastet rundt i eien og ned i grøfta. Og den mindre lastebilen slet kraftig rundt på veien for den dundret ned i grøfta og ble skadet. Fotografen sa.

Voldsom smell: Det ble en skikkelig smell da veivesenets mannskapbil (forgrunnen) ble påkjørt bakfra av en annen lastebil (ettergrunnen) ved Steni i formiddag. Heldigvis kom ingen personer til skade.

ter i Læneuaen nær det i morgentimene i dag vært utstrømt. Årsaken til at lastebilen kjørte inn i den parkerte biler

bakfra, vet man foreløpig ingenting om. Det ble varslet om uavvikende nummeret, og denne

meldingen havnet hos alarmcentralen i Drammen. Derfra måtte man varsle AMK-sentralen i Akuttmedisinsk-kom-

munikasjonsvesenets. Tilrette som igjen sendte ambulanse til stedet i Larvik.

Faksimile fra
Ostlandsposten
10. mars 1995.

varsling, forteller han og gjennom de åra (24) han har jobbet i Vegvesenet har han aldri opplevd noe liknende. På slike kortvarige jobber er det ikke vanlig å ha dra med seg en stor skiltvogn. Per skulle bare fjerne noe E-verket hadde lånt av Vegvesenet og lagt igjen i grøfta.

Bilen taksert

Ifølge Morten Guldbrandsen på plateverkstedet på Ås er det stor skade på bilen til Per Nakjem. Taksten lyder på over 70.000 kr. Ramma har blitt skjev, lasteplan er odelagt og lys knust. Arbeidet med retting av ramma skal et firma i Tønsberg ta, mens skadene ellers skal tas av Vegvesenets eget verksted.

I vegen for...?

- Dette har nok satt et støkk i meg, sier Per Nakjem i driftsområde en til Vestfolder'n etter at han var så uheldig å bli påkjørt mens han var på jobb i sin gule lagbil.

Jorun Sætre

Blitt skremt

- Det er første gang jeg har opplevd å bli kjørt på, forteller Per. Selv om jeg ikke fikk noen fysiske skader, tenker jeg på det under jobb på vegen nå etterpå, sier han videre. Han innrømmer at han tenker seg mer om når han parkerer langs vegen.

Kraftig smell

Det ble en kraftig smell idet en mindre lastebil kjørte inn i Vegvesenets gule lagbil. Sjøfør Per Nakjem var igang med sine daglige gjøremål langs Lågendalsvegen da ulykken skjedde. - Jeg satt i bilen da den ble kastet rundt i vegen og havnet i grøfta, forteller Per. Han var på veg ut av bilen da han så at den lille lastebilen komme mot ham. - Jeg trodde jo aldri at den skulle kjøre rett

i meg, men det gjorde den, sier han. Per satte bilen automatisk i gear og dro opp håndbrekket. Seteryggen i bilen rok av og lå helt flat.

Til sykehus

Ambulanse ble tilkalt og Per ble med til Larvik sykehus for en rutinesjekk. Det ble tatt rontgen av rygg og nakke. Men det ble heldigvis ikke konstatert skader. Noe smerter i korsryggen hadde han, men de forsvant etter noen dager. Litt skjelven var han naturligvis også.

God arbeidsvarsling

- Jeg varslet arbeidet godt, sier Per til Vestfolder'n. Med fire blinkende gule lys på taket mener han at bilføreren ble varslet i god tid og godt nok. Han har alltid følt seg trygg

langs vegen med en slik varsling. - Vi er alltid meget bevisst på sikkerhet og arbeids-



Bilen til Per Nakjem fikk stor medfart etter ulykken i Lardal.

Kampanje på gang

Statens vegvesen Vestfold vil i år trappe opp kampanjen "I vegen for deg". Onsdag 10. mai er satt av og to arbeidsområder på E 18 og et arbeidssted langs RV 19 vil være aktuelle markeringssteder.

Vi vil denne gang også invitere politiet. Det er også planer om bruk av hastighetsmåleren ("din fart") som er i fjer som ble brukt som prøveprosjekt langs E 18. Da kan bilistene selv se hvilken hastighet de holder når de passerer arbeidsstedet.

Utdeling av brosjyre og "småting" til bilistene blir det på arbeidsstedene og andre passende steder rundt i fylket vårt.

Samarbeidet skal føres videre



Diskusjoner om både sprikende regelverk og valg av praktisering, endte opp i felles forståelse og bedre tider for samarbeidet om skilting og oppmerking i Vegvesenet. De som var med: f.v. Øyvind Gjerstad (drift), Finn Carlsen (drift), Kjell Jacobsen (drift), Bjørn Andersen (drift), Tormod Schau (biltilsynet.), Knut Solheim (biltilsynet) og Rolf Sikveland (biltilsynet).

Etter at alle hadde hilst på alle, dro en "fullpakka" Vegkontorbuss ut på vegen. Både drift, trafikkant & kjøretøy og Biltilsynet var representert, med Vestfolder'n i bagasjen. Målet med turen var å se på skiltingen og vegmerkingen langs de nye oppkjøringsrutene. Det er faste ruter som Biltilsynets sensorer bruker når nye førerkortkandidater skal testes.

Trond Holmstad

Det var som å høre "Jeopardy" på TV når Rolf Sikveland dro igang samtalen ut porten. Vi har spørsmålene, dere har svarene! Han henvendte seg til ekspertisen fra drift som var med på turen. Tormod Schau som er sensor ved Biltilsynet i Tønsberg hadde notert noen punkter på blokka si. - Det beste eksemplet på forvirrende vegmerking finnes på RV 303 fra Melsomvik til Stokke sentrum, mente han. Dermed gikk turen dit.

Forkjørsveg eller ikke

Det spesielle med den omtalte strekningen er at det ikke er forkjørsveg.

Vanlig høyregel gjelder med andre ord. - Problemet med strekningen er at merkingen visuelt får det til å se ut som om det er forkjørsveg, forklarer Rolf Sikveland. Det er vanskelig å se om en veg som kommer inn på riksvegen skal regnes som en avkjørsel eller et kryss. Ettersom turen gikk mot Stokke, observerte alle at det ikke var konsekvens i merkingen. I noen kryss var kantlinjen stiple, i andre var den heltrukket. Bjørn Andersen som jobber med vegmerking hadde med seg regelverket i veska. Etter både diskusjoner og høytlesing ble det klart at vegen var merket som forkjørsveg. Konklusjonen var at de fleste kantlinjer må fjernes i kryssene.

Felles forståelse

Etter at "Stokkeproblemet" var løst, kunne det anses som et eksempel for resten av fylket. Nå må oppkjøringsrutene som Biltilsynet benytter legges fram for driftsavdelingen med problemområdene innmarkert. Det blir en jobb for Rolf Sikveland, som fungerer som bindeledd mellom Biltilsynet og driftsavdelingen. - Dette var meget nyttig, nå må vi rette opp det som er galt raskest mulig, kommer det fra Finn Carlsen.

Befaringen hadde vært en suksess, og det er tydelig at spranget inn i et nytt om mer samarbeidende vegvesen, ikke er så stort som mange vil ha det til!

Yrkessjåførene om fokusering på vogntogulykkene:

- Ikke bare vår skyld!

- E 6 gjennom Østfold og E 18 gjennom Vestfold er de verste strekningene jeg kjører, sier trailersjåfør Ivar Lysjø fra Ski til Vestfolder'n. En times obligatorisk førerkortopplæring for vogntog i 1974 og 20 års erfaring på landevegen gjør han til en av de mest erfarne landevegsridderne.

Jorun Sætre

Vi spør vogntogførere

Det har i det siste halve året vært en sterkt mediafokusering på trafikulykkene der vogntog har vært innblandet. Hvorfor? Vi stilte spørsmålet til tilfeldige utplukkede vogntogførere som var innom Solum for vektkontroll. Reaksjonene vi fikk da vi snakket med sjåførene var meget positive. Mange hadde følelsen av ikke å ha noen dialog med myndighetene i det hele tatt, en slik samtale hadde de virkelig behov for. Et par av dem nevnte at de gjerne kunne ha med en representant for myndighetene (Samferdselsdepartementet eller vegmyndighetene) på en langtur for virkelig å oppleve problemene de sliter med på nært hold. Vestfolder'n ble herved invitert med på en tur til Vestlandet!!



For mye fokusering

- Det har vært altfor mye fokusering på oss i media i det siste, sier Ivar Lysjø til Vestfolder'n. - Når det er to personbiler innblandet i en ulykke, blir det ikke formidlet med så feite bokstaver i avisa, sier han videre. Vi er jaktet vilt for tida. - Jeg tror det må fokuseres på andre ting som f.eks. hele samfunnsstrukturen, sier han videre. Folk er mer stressa, har for dårlig tid med tidsfrister og skal bruke kortest mulig tid fra A til B.

Ta hensyn til hverandre i trafikken

- Vi må ta mye mer hensyn til hverandre i trafikken, sier Lysjø. En annen sjåfør nevnte at personbiler som kjører saktere

enn fartsgrensa var et irritasjonsmoment for han. Han innrommet også at han mange ganger kjørte helt opp i stotfangeren for å skremme "sinkene" litt. Men hva slags situasjon får vi da? Han fortalte også at mange yrkessjåfører foretar risikofylte handlinger i trafikken for å rekke fram til bestemmelsesstedet til avtalt tid. De kjører stort sett bare etter "skiva".

Vegene må også ta skylda

- Jeg liker ikke å kjøre E 18 gjennom Vestfold, forteller sjåføren oss. Det gjelder forresten strekningen helt fra Oslo til Brevikbrua. Hvorfor ikke? Jeg vet ikke, men mange steder er det bred vegskulder og

- Jeg tror dagens samfunn må ta en del av skylda her, sier vogntogsjåfør Ivar Lysjø som slett ikke er uenig i at endel sjåførere har for dårlig føreropplæring på tunge lastebiler.

jeg føler at vi hele tiden blir presset ut dit. Da benytter bilistene enhver sjanse til å foreta forbikjøringer. Mange ganger kjører vi tre biler i bredden! Det er farlig, men jeg føler at jeg ikke kan gjøre noe og opplever mange nestenulykker hver dag. - Jeg tror myndighetene bør se litt på trafikkmonsteret, ikke bare på farta, sier Lysjø. Det hjelper ikke at politiet plasserer en laser i hver busk - de må vise seg fysisk.

For dårlig opplæring?

De yrkessjåførene Vestfolder'n snakket med hadde lang fartstid som sjåfør. Men felles for alle sammen var en kort førerkortopplæring for mange år siden. Da vi bragte problemet på banen, fikk vi fra enkelte en negativ reaksjon. - Det er ikke noe gæren't med opplæringa mi, sa den ene og mente at den lange erfaringen han hadde oppveide alt. - For å prøve å finne en årsak til vogntogulykkene, har myndighetene funnet ut at vi har for dårlig opplæring, sa en av dem. Han måtte være enig i at en time i 1974 er for lite. Arbeidsgiveren gjør heller ingenting i den anledning, fortalte han videre. Hvem skal da gripe inn? Samfunnet?

Historiemøte på historisk grunn

22 vegfolk hadde funnet vegen til Bruserød skysstasjon der historielaget arrangerte sitt møte torsdag 9. mars.

Anne Grete Friberg

Styret i historielaget forsøker å avholde sine møter på forskjellige steder i fylket og denne gangen hadde Mary Kristensen funnet fram til Bruserød skysstasjon, som i dag eies av historielaget i Borre kommune.



En hyggelig prat rundt bordet på historielagets møte på Bruserød. Bak fra venstre Sverre Larsen, Nils Mehammer, Kåre Klausen og Irene Enerud.

En takk til alle for vaktperioden 1995

Av Tor-Odd Ringseth

*Nå vil jeg si til mine venner i nord og i sør,
at nå kan vi slappe av selv om det snør.
Det skal også bli deilig å kunne gå på do,
uten at noen forstyrrer meg med telefoner nå.
Vakta er over, og det er godt, for nå kan vi igjen
delta sammen med familien - er det ikke flott?*

*Nå melder vi oss igjen inn i samfunnet - i morgen den dag,
hvor vi som vanlig kan drive både med stort og smått -
vi kan til og med delta i lystig lag!*

*Allikevel er vakta over. "Tro om vi reisen vover,
skulle så gjerne derover".
Det som jeg nå tenker på, er DnV - hva sa du nå?
Ikke noe å bry seg om???*

Alle andre tenker, sier du - selv om hjerne-kassa kan være tom...

*Ja, tiden vil vise hva "vi får å se, over de høye fjelle".
Jeg håper at øyet ikke moter bare sne", men også at den gode fe,
kan gi oss fortsatt gode levevilkår -
i Det nye Vegves'ne.*

*I muet kan jeg i hvertfall si, at i denne vaktperioden er det ikke
mange, som har fått bilen sin til å gli.
Denne vinteren har jo gått helt utrolig flott, og skylden for det er
været - og at vi alle har "bestått".
Jeg føler at alt har gått uten en knirk,
selv om jeg sikkert kan være en pirk!*

*Takk for god innsats og godt samarbeid til ALLE vakter og
kolleger både i Vestfold, Telemark og ved VTS!*

Den gamle skysstasjonen ligger syd for de besværlige Helland-bakkene ved det som den gang var hovedvegen gjennom Vestfold, men som nå heter fylkesveg 675. Jørn Freberg fra styret i historielaget orienterte om gårdens historie. Stedet er kjent fra 1400-tallet og navnet kommer av "Brusi som ryddet plassen". Den eldste delen av hovedbygningen er fra begynnelsen av 1700-tallet og det har vært drevet gårdsdrift fram til 1970-tallet.

I 1823 fikk gårdeieren bevilgning til å drive skyssstasjon og gjestegiveri og huset ble bygget omtrent dobbelt så stort. Det er bevart lite dokumentasjon fra driften av skyssstasjonen. Fra andre kilder vet vi imidlertid at et "nattleie med lys og varme for kondisjonerede" kostet 24 shilling, mens "andre" betalte 4 shilling. De skilte godt på klientellet sitt den gangen.

I 1870-årene ble Sorlandske hovedveg lagt om og fra 1875 er det igjen bare gårdsdrift på Bruserød. I begynnelsen av dette århundre ble gården overtatt av en ungkar som igjen tesamenterte gården til sin husholderske. Hun døde siste på 70-tallet og testamenterte gården til sosialstyret i Borre. Jorda ble da solgt til nabogårdene og historielaget fikk kjøpebygningene.

For historielaget i Borre var huset et godt utgangspunkt for istandsetting, der var omtrent ikke gjort endringer på bygningen siden den store påbyggingen i 1823. Det ligger på en sandrygg og er like rett og fint i dag som den gang.

22 vegfolk fikk også en orientering om historielagets store oppgave i år og neste år, nemlig deltakelse i registreringen av gjenstander på vegstasjonen i Sande og forberedelsene til flytting for å bygge om et veghistorisk miljø på Ås. Etterpå var det spekemat og (lett)øl, kaffe og kaker i kjøkkenet. En riktig trivelig kveld ble det.



Den landsomfattende jubileumsforestillingen "Veien fram" med Frode Rasmussen, Annika With, Karl Sundby og Gulbrandsens kor ble vist på Bakkenteigen lørdag 1. april.



Vegsjef Johan Lepperød leder an i kakeskjæringa på arrangementet som Norsk Arbeidsmandsforbund hadde i Vestfold. Sigbjørn Gjerden og Finn Skontorp Johnsen overvåker det hele

Norsk Arbeidsmandsforbund ble stiftet 13. april 1895 og feirer i år 100 år. I den anledning ble det lørdag 1. april vist en forestilling på Bakkenteigen Høgskole-senter etter initiativ fra N.A.F. avd. 11 Øst/Vestfold.

Jorun Sætre



Ifølge formann i Vestfold vegarbeiderforening, Bjørn Sorlie vil forestillingen "Veien fram" bli vist flere steder på Østlandet i forbindelse med 100-års jubileet. Dette er en forestilling bestående av sketsjer og sanger som speiler den tida forbundet har levd, men også tida vi i lever i nå og går i møte. Både humor og alvor var representert i de forskjellige nummer. En artig forestilling, der Gulbrandsens kor fra Horten hadde en sentral plass.

"100 år under fanene"

Tolv vei- og jernbaneanleggsarbeidere kom sammen i Kristiania Arbeidersamfunn for å stifte et landsomfattende forbund. De representerte vel 200 organiserte arbeidere ved fire jernbaneanleggsarbeiderforeninger langs Hamar-Selbanen, tre veiarbeiderforeninger i Lyngdal, Mandal og Sigdal og ved veibroen i Tretten i Øyer. Initiativtakeren Olav Strøm, daværende sekretær i Det Norske Arbeiderparti ble valgt til forbun-

dets første formann. Ved starten tok de navnet Det norske vei- og jernbaneforbund. Men rammen ble snart for liten og forbundet utvidet og tok navnet Norsk Arbeidsmandsforbund i 1900. Forbundet har overlevd og lever i høyeste grad i dag. Med et slagord: Det er bare den rettfærdige solidariske fordelingspolitikk som tjener oss alle.

Lokal markering

Vestfold Vegarbeiderforening har markert Arbeidsmandsforbundets jubileum sammen med andre foreninger knyttet til forbundet. Jubileumsforestillingen på Bakkenteigen er et samarbeid mellom profesjonelle skuespillere og lokale kor som på forhånd har øvd inn musikken og scenografien. Revyen settes opp over hele landet som endel av en landsomfattende markering av jubileet. Ledelsen i Statens vegvesen Vestfold var invitert til revyen og etterpå ble det servert snitter og kaffe/kake.

info

Det nye Vegvesenet

Vi GRATULERER følgende med seksjonslederstilling i Statens vegvesen Vestfold:

Administrasjonsavdelingen

Eva Borge, leder personal

Eva Monsen, leder fellestjenesten

Trafikkavdelingen

Harald Ouff, distriktleder, base Ås

Thorleif Holm-Olsen, distriktsleder, base Larvik

Anne M. Økstad, leder vegforvaltningsseksjonen

Erik Thomassen, leder trafikksikkerhetsseksjonen

Finn Carlsen, leder trafikkavviklingsseksjonen

Utbyggingsavdelingen

Steinar Aspen, leder planseksjonen

Karl Høiland, prosjektleder E 18 nordre Vestfold

Ulf Haraldsen, prosjektleder Transportplan Tbg/Nø

Produksjonsavdelingen

Leif Kjølén, anleggsleder E 18 nord

Olav Lervik, anleggsleder Transportplan Tbg/Nø

Oddvar Bakken, produksjonsleder vedlholds- og anleggsproduksjon

Einar Lunde, seksjonsleder spesialproduksjon

Tidsplan for innplassering av medarbeidere

28. april

Forslag til stillingsbeskriver/bemanning behandles i ledermotet.

4. mai

Stillingsbeskrivelsene, organisasjonskart ny organisasjon og antydning om antall årsverk sendes til fagorganisasjonene.

9. mai

Møte med organisasjonene vedrørende stillingsbeskrivelsene.

12. mai

Foreløpig forslag om innplassering sendes den enkelte med tilbud om samtale.

12. - 20. mai

Samtaler med medarbeidere og nærmeste leder. De ansatte kan komme med ønsker. Ansvar: nye avdelingsledere.

22. - 24. mai

Utarbeide endelig forslag til innplassering (etter samtaler). Ansvar: nye avdelingsledere.

29. mai

Brev blir sendt den enkelte ansatte med svarfrist.

9. juni

Svarfrist for de innplasserte.

12. - 15. juni

Endelig bemanningsplan skal lages.

15. juni

Bemanningsplanen sendes fagorganisasjonene.

20. juni

Møte med fagorganisasjonene, drøfting.

26. juni

Endelig bemanningsplan sendes Vegdirektoratet.

Kjemisk rensk i Vegvesenet



- Kjemiske og helsefarlige stoffer skal registreres, sier hovedverneombud Allan Kristiansen til Vestfolder'n. Vegdirektoratet har laget en "svarteliste" over helsefarlige kjemiske stoffer.

Jorun Sætre

Må bli bedre

- Noen plasser i fylket er bedre enn andre, forteller Allan. Men generelt sett bør vi bli mer bevisst på hva vi lagrer av kjemiske stoffer. - Rester må fjernes på en forsvarlig måte, sier han videre. Allan er i disse dager igang med en registrering av kjemiske stoffer som blir brukt og lagret på forskjellige steder i Vegvesenet i

fylket. Han startet runden midt i februar og regner med å være ferdig ca. 1. juli.

Svarteliste

Vegdirektoratet har gått ut med en svarteliste over helsefarlige produkter. - Disse skal fjernes og erstattes med andre produkter, forteller Allan. Produkter med ukjent leverandør, utgåtte produkter og produk-

*- Disse dunke-
ne inneholder
svært helsefar-
lige stoffer og
skal derfor
sendes til Ta-
ranrod, sier
hovedverne-
ombud Allan
Kristiansen*

Forsvarlig oppbevaring

Enhver som er i besittelse av spesialavfall har ansvar for at avfallet oppbevares, lagres og for øvrig tas forsvarlig hånd om. Og at det treffes tiltak for å forebygge at spesialavfallet forårsaker forurensning eller skade på mennesker eller dyr, eller fare for dette.

ter som brukerne kan unnvære finner vi på lista. Det skal brukes stoffer som er minst mulig helseskadelige. - Vi skal ned på et minimum av antall produkter, sier Allan videre. Det finnes et utall av forskjellige typer kjemiske midler i etaten.

Fjerner det verste

- Jeg fjerner de mest helsefarlige produktene, forteller Allan. Dette blir foreløpig la-

gret på Ås. Det skal distribueres derfra til Taranrod. Hver avdeling må da betale for avlevering av "sine" stoffer. Prisen er høy for avlevering.

Godt mottatt

På sine turer rundt til de forskjellige lagringsplassene i fylket, moter Allan bare hyggelige folk. Det er en grei jobb å få gjort og folk forstår hva det gjelder. Nemlig vår helse!

Grupper spesialavfall forskriften omfatter:

- Gruppe 1 Spillolje
- Gruppe 2 Annet oljeavfall
- Gruppe 3 Stabile oljeemulsjoner
- Gruppe 4 Løsemiddelavfall
- Gruppe 5 Maling, lim, lakk og trykkfarger
- Gruppe 6 Destillasjonsrester
- Gruppe 7 Tjæreavfall
- Gruppe 8 Avfall som inneholder kvikksølv og kadmium
- Gruppe 9 Prioriterte helse- eller miljøskadelige metaller eller metallforbindelser
- Gruppe 10 Cyanidholdelig avfall
- Gruppe 11 Bekjempelemidler
- Gruppe 12 Isocyanater og andre sterkt reaktive stoffer
- Gruppe 13 Etsende stoffer og produkter
- Gruppe 14 Håndført avfall fra oljeboring-/produksjon
- Gruppe 15 Annet meget giftig, giftig eller miljøskadelig avfall

Nye
E18
nordre Vestfold

Mye arbeid for våre egne folk

Av Jorun Sætre

Ifølge Karl Høiland øker bemanningen på E 18 anlegget ytterligere. - Vi er nå oppe i ca. 130 som er knyttet til anlegget, sier han.

Fra fylkesgrensen til Bergsenga
Vegvesenet i Vestfold har lite igjen av arbeid på 4-felten i nord. Bare en entrepriser på støyskjerm ved Bergsenga er igang.

Gutufossen bru

A/S Anlegg er godt igang med bygging av Gutufossen bru. Peling og nordre landkar er ferdig og det er satt opp to-tre soyler. De er igang med montering av stilas for forskaling av overbygning. Noe armering er også gjort.

Løsmasser

En god del løsmasser er tatt ut på strekningen fra Gutufossen til Hallan. Det står mest igjen i Bjorgehaugen.

Første salve selv!

Fjellsprengningsarbeider er igang i Bjorgeområdet. Denne jobben blir utført av våre egne folk.

Brekke kulverter

Brekke vegkulvert er ferdig og det gjenstår noe småteri når det gjelder vannkulverten. Dette arbeidet er gjort med egne folk og er utført på kortere tid enn planlagt.

Hallanåsen

- Firmaet Vestfold Fjellboring A/S holder god framdrift med sprengningsarbeidene i Hallanåsen, sier Karl. Vi regner med å være ferdig i midten av juni.

Gilhus og Tollerudelva bruer

Entreprenørene på Gilhus og Tollerudelva bruer er lyst ut og firmaet A/S Anlegg er foreslått som entreprenør. Dette

firmaet har da stukket av med tre anbud på bruarbeider på nye E 18.

Søndre Bolstadåsen tunnel

Det er firmaet H & K Sandnes A/S fra Larvik som gjør denne jobben og ifølge Karl Hoiland går dette greit.

Bjorge miljøtunnel

- Vi har tenkt å gjøre denne jobben i egen regi, forteller Karl. Bjorge miljøtunnel er en 170 m lang med to løp (fire felt) og arbeidene tilsier en kostnad på ca. 22 mill. kr. Vi regner å starte 1. oktober 1995 hvis alt går etter planen og jobben vil vare ca. 1 år. - Dette er en stor jobb for oss i og med at hele konstruksjonen skal støpes i betong, forteller Karl videre. Hvis vi sammenligner denne med miljøtunnelen i Borre er den kortere. Men den skal derimot bygges med to løp.



- Vi er fornøyd med arbeidet og framdriften på Gutufossen bru, sier fv. Dag Atle Tangen, prosjektleder i A/S Anlegg Bård Kristiansen, Geir Sverre Horvei og Karl Høiland til Vestfolder'n.

...Hanekleivtunnelen...

Avgjørelsen er tatt

Tunnelen i Hanekleiva skal bygges med to løp, altså fire felt. Dermed får vi en strekning på 3 km fire-felts motorveg på E 18 i Hanekleivområdet.

Forskjæringen

Forskjæringen for Hanekleivtunnelen blir satt ut på entreprise og arbeidet skal starte ca. 1. august 1995.

Samarbeid med Hordaland

Arbeidene med tunnelen regner vi med å gjøre i egen regi sammen med Statens vegvesen Hordaland. Ifølge Karl Høiland

er vi inne i en dialog med "tunnelspesialistene" fra vestlandet. Det er ikke undertegnet noen avtale på nåværende tidspunkt, men diskusjonen er igang.

Lageret på Ås flytter i nye lokaler:

- Nå skal vi serve hele etaten



- Vi er fornøyde med lokalene, sier en litt sliten lagergjeng etter flyttesjauen helga 22. og 23. april. F.v. Nils-Wilhelm Berg, Anne-Berit Askestrand, Bjørn Skjeggerod, Trine Johnsen og Johnny Haugerod.

april. Da hadde "lagergjengen" holdt på hele helgen. Anne-Berit var igang med skurebotta, Bjørn og Trine fraktet varer fra det gamle til det nye lageret. Alle stod på for å bli ferdig i løpet av helgen.

Sentrallager for hele etaten

- Jeg har siden Vegdirektoratet i 1977 bestemte at lageret ikke skulle ha rollen som sentrallager, følt at vi har vært verkstedets lager, sier Nils Wilhelm. Den avgjørelsen som den gang ble tatt reagerte han svært negativt til. - Jeg føler nå at lagerfunksjon blir oppbygd på nytt, sier han videre. Da er også DnV en passende anledning til å gjøre det. Avgjørelsen om flytting av lageret og samtidig gjøre det til en mer helhetlig sentralfunksjon er tatt i samarbeid med vegsjefen. BU har behandlet saken.

Tettere samarbeid

Det legges nå opp til et tettere samarbeid mellom avdelingene. Utgiftene til driften av lageret skal nå fordeles mellom de enkelte avdelingene. Det skal heller ikke legges avanse på varene, bare innkjøpspris pluss moms.

- Nå får jeg det som jeg vil, sier en fornøyd Nils-Wilhelm Berg til Vestfolder'n. Lageret på Ås vegsentrall har nå flyttet over i nye lokaler og skal bli mer bevisst på å betjene hele etaten - ikke bare verkstedet.

Jorun Sætre

Styrket MA-funksjon

- Planene om å realisere tanken om et sentrallager i Statens vegvesen Vestfold har vi hatt i mange år, sier lagerformann

Berg. Han viser til maskinsjef Finn Skontrorp Johnsens klare meninger om en styrket MA-funksjon. I forbindelse med Det nye Vegvesenet er nå tiden moden. I slutten av 1994 og begynnelsen av 1995 har de konkrete planene om et nytt lokale for plassering av et sentrallager blitt klare. - I tillegg til skifting av lokaler, vil vi også satse mer bevisst på bedre service, vi må ut i hele etaten å tilby våre varer og tjenester, sier Nils-Wilhelm.

Forblir på Ås

Lokalitetene som er tatt i bruk er en del av bygningen for skiltlageret. - Det har blitt fint, innrømmet Nils-Wilhelm stolt da Vestfolder'n var på besøk søndag 23.

Fylkesvegene er rene marerittet



- Teleskader må skiltes i år igjen, konstaterer Trond Engebretsen og Nils Erik Engebretsen.

Ved Hagenesbrua i Aasrum ligger brakka til et av rodelagene i område 3. Her er det Trond Engebretsen som råder grunnen, sammen med kompanjongen Nils Erik Engebretsen. Selv om rodelaget har fått

ny bil i løpet av vinteren, hjelper ikke det stort på vegene. De som bor her oppe hadde visst trengt ny bil de også, spesielt i teleløsningen, sier Trond Engebretsen med en spøk i tonen.

Trond Holmstad

Hømpetitten

Man skal ikke kjøre lenger enn noen hundre meter fra brakka for å møte "herligheita". "Det gynger opp og ned", som det står i visa, passer godt å synge på disse vegene, mener Trond. Han er litt oppgitt når vegene ligger der og ingen penger finnes. - Det er tross alt jeg som har ansvaret for disse vegene. Når vegene er som verst, er det ikke godt å forklare folk at det kun finnes penger på andre budsjetter, sier han.

Spent på framtida

Det går mot 1. juli, og det er fortsatt uklart med rodeinndeliger, plasseringer etc.

- Fordelen med rodelag som her, er lokalkunnskapen, sier Trond. Når det blåser kraftig fra nordvest vet vi hvor det kan falle trær over vegen, og hvis det blir flom vet vi nøyaktig hvor vegen blir lagt under

vann, sier Trond. På en runde med bilen stopper vi like overfor Trollsåsbrua på FV 602. Her er vegen i ferd med å bli tatt av elva.

- I løpet av vårflommen regner jeg med at det skjer noe med

vegen her, sier Trond. Han forteller at vassdragsvesenet er inne i bildet for å gjøre noe, men det blir som regel når elva er ferdig med gravingen og vi blir nødt til å stenge vegen.

forts. neste side

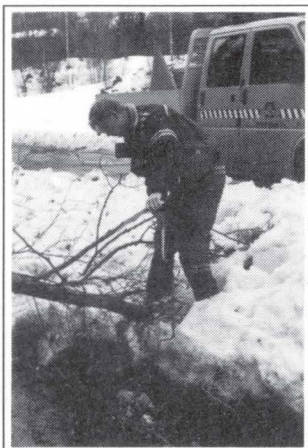


FV 602 er i ferd med å bli tatt av Trollsåselva kan Trond og Nils Erik konstatere.

Fylkespolitikerne

I fjor hadde rodelaget visning av "herligheita" for samferdelsutvalget i fylket. På FV 605 Tollehaugen- Bråvoll, hadde Trond og Nils Erik gravd et hull i vegen for at politikerne skulle få se hvordan vegen var bygd opp.

- Det var kort og greit en cm slitelag, tre cm sand, og resten leire. Kort fortalt, en levende veg, sier Trond spøkefullt.



Men det gutta spøker mest med er måten det hele skjedde på. Alle kom ut av bussen med hendene på ryggen og kikket noen minutter, før de ble litt frosne og måtte haste videre.

- Så var det bare å lappe igjen og ventepå bedre tider, spøker Trond, og Nils Erik ler.

Noe har skjedd

I 1995 er det bevilget 1,4 mill kr til FV 602. Totalrenovering er beregnet til over 11 mill kr.

- Det er vanskelig å si hva vi får ut av de pengene, men litt bedret vedlikehold blir det jo, i allefall bedre enn bare å lappe hullene etterhvert, sier Trond. Men først er rodelaget innstilt på å få fram sin sak og sine ønsker når det nye vegvesenet skal tilpasses for alvor.

- Jeg kan ikke skjønne at det kan bli de store omveltningene, sier Trond, som har full støtte fra sin makker Nils Erik.

Landsomfattende bilbeltekontroll:

Flest ungdom som kjører uten belte



- Det viste seg at størstedelen av de som ikke brukte bilbelte i Tønsberg var ungdom, sier Martin Visnes etter at resultatene etter den landsomfattende utekontrollen rettet mot bruk av bilbelte forelå.

Jorun Sætre

På landsbasis

I forbindelse med biltilsynets bilbeltekontroll ble statskassen tilført ytterligere en halv million kroner. På landsbasis

ble 1286 bilførere og passasjerer "tatt" uten bilbelte i løpet av de timene kontrollen varte. Vegdirektoratet mener at resultatene av kontrollen viser at trusler om hyppige kon-

- Flott, du bruker bilbelte ser jeg, sier Magne Hagejordet mens han sjekker førerkort og vognkort under biltilsynets kontroll på Hortensveien.

troller og økt oppmerksomhet om bilbeltebruk har virket.

I Vestfold

- Tønsberg kom dårligst ut etter kontrollen i Vestfold, forteller Martin. Der var biltilsy-

nets folk plassert ved Gressbanen i forbindelse med skoleslutt og ved Presterød ved arbeidstidens slutt. De fleste uten belte var ungdom.

- Omtrent det samme resultatet hadde vi i Sandefjord, sier Martin. Mens det i Horten og Holmestrand var personer fra ca. 30 år og oppover som ble ilagt gebyr for ikke å bruke belte. I Larvik ble det ikke skrevet gebyr for manglende bruk av bilbelte i det hele tatt. Der ble kontrollen holdt mellom Larvik og Stavern.



- Ingen gebyr å skrive her, sier Arnfinn Eriksen til denne bilist.

De LABber i det stille



- Vi måler og kontrollerer for at varer og tjenester som Vegvesenet leverer skal ha en skikkelig kvalitet, sier Elisabeth Bratås på LAB'en. De fleste oppfatter LAB'en som en spesiell gjeng som jobber mye for seg selv. Vestfolder'n har vært innom for å være med på noe av det "LABfolka" pusler med til hverdags, både når de er å se, og når de jobber "i det skjulte".

Trond Holmstad

Skaper troverdighet

Laboratoriet har en spesiell oppgave å fylle i Vegvesenet. Den skal passe på at det arbeidet vi gjør i egenregi er godt nok, samtidig som de tjenestene vi kjøper fra andre holder mål. - Hvis man ikke hadde en kontroll som fungerte, ville systemet raskt miste sin troverdighet, mener Elisabeth Bratås. Med dagens system mener hun at LAB'en kan dokumentere hvor god Vegvesenet egentlig er.

LAB'en i Det nye Vegvesenet

I Det nye Vegvesenet blir tre-fire stykker

fra grunnboringa overført til produksjon, men ellers regner de selv med å bestå som i dag. - På grunn av utviklingen må nok arbeidsinnsatsen på enkelte områder forandres en smule, sier Erik Andersen. Kravene til utstyr som i seg selv er veldig dyrt, blir bare større og større. For et lite fylke som oss forsvaret det seg derfor ikke å ha topp utstyr på alle områdene. Derfor er et samarbeid allerede i gang med Buskerud. - Vi gjør i dag alle spor-/slitasjemålingene i Buskerud, og det er planer om å få Telemark til å gjøre endel bæreevnekontroll for oss, sier Erik Andersen.

måle... teste

En kort oversikt over noen av de målinger og tester som LAB'en utfører.

Grunnboring:

Etter at en komprimeringskontroll er utført får grunnborene beskjed om hvor de må ta prøver, for at grunnforholdene for evt. planlegging/bygging kan sjekkes på en skikkelig måte. Boringen skjer med 54mm staver året rundt. Hele stålrør presses ned i jorda, slik at uforstyrret masse blir tatt opp. Dermed kan hele profilen i massen kontrolleres lag for lag.

Platebelastningsmåling:

Måling for å finne trykkstyrken til en veg under bygging. Måler synk/komprimering på stedet. En plate legges på vegen. Så blir f.eks en bil jekket opp på platen, slik at jekken blir presset ned. Så måles det om vegen har sunket når belastningen på jekkes fjernes. Dette kan gjøres flere ganger



Betongkontroll:

Kontroll av støp f.eks. på de nye kulvertene som Vegvesenet bygger. Trykkstyrken måles etter 7 og 28 døgn ved å trykke på prøven helt til den knekker.

Asfaltkontroll:

Masseprøver leveres av all asfalt som legges i sommerhalvåret. I tillegg passer kontrollørene på at temp etc. er som det skal være ved utlegging.

Bæreevnekontroll:

Måling som foregår fra en bil med tilkøpelt datautstyr. Målingen foretas v.h.a en tilhenger som belaster vegen dynamisk. Bæreevnen fremkommer som et uttrykk for nedbøyningen. Den kan fås ut på skjermen eller på papiret uttrykt i tonn. Disse målingene utføres på de fleste riks- og fylkesvegene. De vegene som har stor bæreevne blir ikke prioritert, fordi det er uinteressant om vegen tåler 15 eller 22 tonn. Hensikten er å ha kontroll på de vegene som ligger under grensen på 10 tonn.

Spor- og Jevnhetsmåling:

Hvor mye et vegdekke slites finner LAB'en ut ved jevnlig å måle sporslitastjen. I år er det spesielt interessant i og med at

teilerestriksjonene forsvant i fjor til fordel for aksellastrestriksjoner hele vinteren.

Retrorefleksjonsmåling:

Måling av plasten som legges til kantlinjer, fotgjengeroverganger, midtlinjer etc. Her blir produktets evne til å reflektere lys testet ved å sende et lys på skrått inn mot det utlagte stoffet, for å se hvor mye lys som reflekteres tilbake.

Luminansmåling:

Etterhvert har det blitt et krav til plastproduktene til vegmerking at de skal være lyse. D.v.s at de skal ses godt. Dette gjøres ved å måle refleksjonen fra stoffet med et visst lys satt på.

Miljøstasjon:

I mars 1995 ble den nye miljøstasjonen på E 18 på Bergsenga satt i drift. LAB'en har fått som oppgave å samle prøver fra stasjonen. Målestasjonen er bygget opp som en del av en klimastasjon, som mange kjenner til. Denne kombinasjonen er den første i sitt slag i Norge. Det spesielle er at målingene starter lenge før den nye parsellen er åpnet. Dette medfører at man kan måle verdier av utslipp både før og etter at trafikken er satt på. - Det vil gi langt sikrere tall for hva biltrafikken står



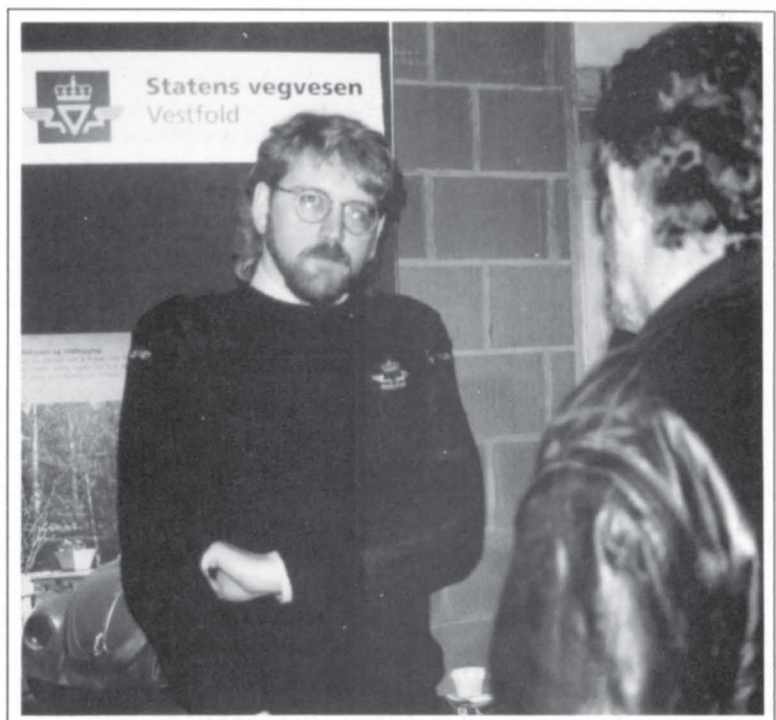
Stein Erik Brekke har ansvaret for å følge opp målingene på miljøstasjonen.

for av utslipp, sier Stein Erik Brekke. Målingene omfatter både vegens areal, skjæringer og skråninger. Stasjonen kan måle: Vanntemp./PH/Vannstand/Vannmengde/Avrenning(Ltr/sek)/Vannets ledn. evne. Stein Erik innrømmer at det blir spennende å følge målingene når trafikken settes på motorvegen.

Biltilsynets MC gutter

-Folk lurer mest på hvordan man tar "lappen" og noe om regler i forbindelse med ombygging av syklene, forteller Tormod Schau. Han og Leif Klyve var til stede på MC-klubbens motorsykelutstilling på Sem skole 1. og 2. april.

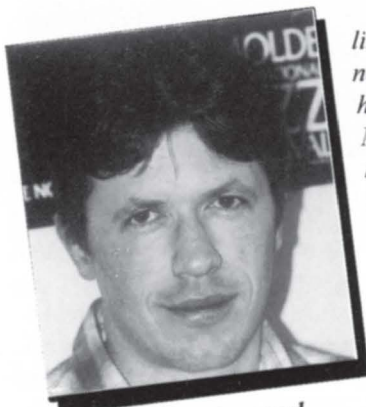
- Interessen for motorsykler er klart økende, forteller de. Også kvinneandelen av motorsyklister er økende. Tormod forteller at det nok er en prosentvis deling 40/60 % når det gjelder kvinner og menn som kjører tunge sykler i dag. - Når det gjelder alder, er det fremdeles de unge fra 18 år og oppover som tar lappen, men vi ser en økning av voksne etablerte menn i 40-åra som vil realisere sin ungdoms-drøm, forteller Tormod og Leif.



Tormod Schau svarte villig på spørsmål da MC-klubben hadde sin årlige utstilling på Sem skole.

Nye ansikter

i blant



Lars Olav Farstad

Lars Olav (30) er Moldenser av art, men må ikke bo der av den grunn. De siste fem årene har han jobbet på Vegkontoret i Finnmark, på planavde-

lingen. Lars Olav har utdannet seg til ingeniør i Trondheim, og faget hans er trafikk. Nå har han et toårig engasjement på trafikk-sikkerhetsseksjonen, hvor han har fordelt midler til nye trafiksikkerhetstiltak. Lars Olav synes omorganiseringen er spennende. Han liker at det skjer noe nytt.

For tiden bor han på brakke på Ås, og har som hobby å være på husjakt. Ellers har han kastet seg med på squasjen og tatt fram sykkelene, men han innrømmer at han liker best å sykle i fritida



Nils Erik Engelbretsen

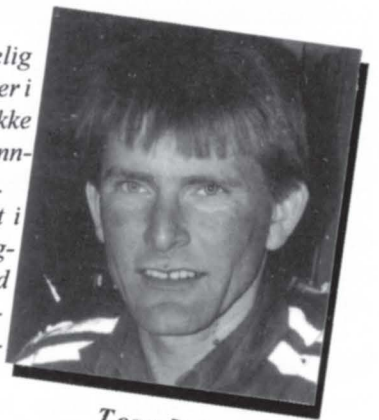
Nils Erik (23) er en glad gutt fra Hvasser. For tiden bor han på Torød på Nøtterøy. Derfra

pendler han til rodelaget sitt i Kodal. Nils Erik har tatt fagbrev på forskaling (Hole øst-E 18), men trives veldig godt i vedlikeholdet sammen med arbeidskollega Trond Ingebrigtsen. Han synes arbeidet er allsidig og trivelig. På fritida spiller Nils Erik mye gitar. - Foreløpig blir det øving for meg selv, og ikke noe band, innrømmer Nils Erik. Det er visst ikke fordi han ikke er god nok, men fordi både bilhold og andre interesser tar det meste av fritiden.

Tore (32) kommer opprinnelig fra Sande, men bor på Skoger i Buskerud. Han har derfor ikke lange biten til jobben på vannkulverten på Brekke. (E 18).

Tore begynte i Vegvesenet i september i fjor. Han har fagbrev på forskaling, tatt ved \$20-metoden, d.v.s. etter ekstra lang praksis før fagprøven. Tore har familie med to barn. Ved siden av driver han og kona blomsterbutikk på Spikkestad i Røyken.

- Der går nok mye av fritida



Tore Dybendal

seg godt til rette i Vegvesen-vår, sier Tore, som har funnet miljøet på anlegget.

MIN MENING

Martin Pedersen:
Verneombud

Datasikkerhet - et arbeidsmiljøproblem

Jeg gleder meg til å komme på jobben om morgenen - så lenge det varer..... Etter morgens diverse akrobatiske øvelser med brødkiver, bleier, barneklær og parkering, er jeg såpass myk i kroppen (og varm i toppen) - at jeg kan starte på dagens utfordringer på jobben.

Det starter ved ankomst til vegkontorets kjellerlokaler. Der blir jeg avkrevd **Dagens første kode:******. Der har jeg lært meg et mønster som gjør at jeg kan glemme tallene og bare la hånden leke over tastaturet. Opprømt over å ha forsett

den første hindring går jeg rakrygget til min tildelte pult i livets skole.

Her kommer svetteperlene - jeg skal aktivisere det som kalles kontoreffektiviserings største hjelpemiddel i det 20. århundre - datamaskinen!

Jeg prøver å roe nervene med en kopp kaffe (jeg nyter medbrakt egenproduksjon) og en gulrot. Første utfordring: Få noe fornuftig opp på skjermen. Jeg er fortsatt i stand til å huske mitt eget navn - så initialene volder meg skjelden problemer. **Dagens andre kode: ***** Denne brukes så ofte - og endres så

skjelden (?) at den gir gevinst de fleste ganger - og åpenbarer en skog av ikoner på skjermen.

Så skal jeg arbeide med KRØSUS. Programmet er det ingen (få) feil med, men hvordan komme inn? **Dagens tredje kode:***** Det hender det går bra - men gevinsten kan også være blank skjerm med fargestifter til.

På dette stadiet er skjorteermene brettet opp for å gi litt luft til mine vilt famlende hender. KRØSUS er jo bare en mellomstasjon - TLP 2000 er målet!

Dagens fjerde kode:*** Nå begynner desperasjonen å komme. Det hender jeg må sette opp vinduet for å luften. Er jeg heldig skal jeg arbeide litt i dette programmet for jeg tar sats og prøver å komme meg inn i Venus for å arbeide der.

Dagens femte kode:*** Er jeg riktig dum i løpet av dagen lar jeg maskinen få hvile seg litt. Den trenger sikkert det. Etter fem minutter har den gjøken lagt inn et passord for i det hele tatt å gi tilgang til mine surt ervervede programmer.

Dagens sjette kode:*** (Pålagt skjermkode for personer med adgang til KRØ-SUS)

På dette stadiet viser den alltid blinkende klokka på skjermen at det er tid for mat. Dette gir uante muligheter for å hente seg inn, spise gulrot, og filosofere litt.

Jeg har selv valgt kodene, men maskinen ber med ujevne mellomrom om stadig nye koder.

En gang i bronsealderen, egentlig ikke så lenge siden, hadde man bare en kode - og den klarte jeg å huske fordi den ikke hadde konkurrenter. I dag skiftes kodene

med ujevne mellomrom. Før kunne jeg ha et system som ga meg en rimelig grad av treffsikkerhet når jeg skulle slå inn en kode - det var i gamle dager.

Dum som jeg er følger jeg nå lojalt alle pålegg om å bruke forskjellige koder på forskjellige programmer. Jeg kan ikke bare legge inn den gamle koden på nytt, men må vri harddisken min for å finne en ny og unik kode. En finurlig ting er at jeg kan endre kode selv - mellom maskinens stadige piping p.g.a. feil kode og sultne spørsmål etter ny kode.

Dette hjelper ikke stort. Maskinen vil stadig ha nye koder - og da må man endre alle igjen hvis samme kode skal brukes over hele linja. Jeg bruker ikke dette alternativet fordi jeg har forstått at det ikke er etter håndboka.

Jeg mente selv jeg hadde en normalt oppgående sentralprosessor, internt minne og harddisk (myk utgave), men tvilen melder seg. Jeg trenger snart en beroligende terapitime med en av de dataansvarlige. (Burde det være en ny faggruppe ansatt i bedriftshelsetjenesten?) Min personlige terapi og førstehjelp har

jeg ikke lov å skrive om her, men metoden blir brukt av mange jeg har snakket med på vegkontoret - og det holder nevrosen på en viss avstand.

Det er i hvert fall ikke etter håndboka - og kan representere en fare for data-sikkerheten selv om antall koder er beregnet på det motsatte.

Den endelige løsning er å slå hele maskinen av - men jeg trenger ingen ny bokstøtte - og den er for lett til å bruke som moring (det tunge loddet i en frittliggende fast fortøyning for båt).

Er det mulig å drive litt forebyggende helsearbeid på IT - og gi samme person tilgang til flere programmer ved å bruke færre koder?

(Personlige koder til minibankkort, bensinkort og lignende har jeg klokkelig holdt utenom - disse er selvforskyldte, men tilsammen med kodene til dataprogrammene representerer dette 8-10 koder å holde styr på)

HJELP

Audun Nordbotten:
Driftsavdelingen

Ikke bare for nettsurfere og datafreaker!

Med Internet mot fremtiden

Ervi datasinker eller følgervi med? På de fleste områder er vi nok sinker. Dette kommer av at vi ikke har fått med oss datakunnskaper fra barndommen. Vi er rett og slett blitt for gamle og kan ikke se nytte i de utfordringer som forlengst er anerkjent i dataverdenen. Hva er Internet? Jo, det er en internasjonal motorveg eller datanett til formidling av kunnskaper. Kostnadene ved tilknytning til dette nett er lav og nytten stor. Det er nesten utrolig hvilke informasjon, dataprogrammer osv. det gis tilgang til. Elektronisk post som Mail mv. er fremme hos adressaten umiddelbart etter at linjetasten er trykket ned. Under jordskjelvet i Kobe, Japan i januar 1995 var Internet en av de få muligheter som var åpne for hurtig overføring av store datamengder til og fra omverdenen. Det samme gjalt for studentopprøret i Kina for noen år siden, hvor informasjonen mellom studenter og omverden gikk via Internet.

For å komme inn på Internet trengs en datamaskin, Unix, Mac eller vanlig PC, et modem og et abonnement ved en lokal koblingsstasjon. Et sliktabonnement inne-

bærer at du har tilgang til det internasjonale nettverk av datamaskiner. Tjenesten kan blant annet brukes til å sende og motta elektronisk post, lete i databaser etter informasjon, bruke dataprogrammer eller kjøpe disse der de måtte være tilsalg rundt om i verden, og delta i diskusjoner om de utroligste emner. For tiden kan du f.eks fritt kopiere Oracle database.

Tidligere var det mest forskere, studenter og datafreakere som benyttet dette nettet. Mulighetene er nå åpnet for fullt også for oss. I dag er det vel 30 mill brukere og antallet vokser raskt. Vil vi være med eller vil vi velge å slappe av? Det er opp til oss. Skal vi framover må vi følge med! Cyberspace som enkelte kaller brukerne av Internet, blir vi ved et abonnement hos en lokal koblingsstasjon. EUnet, Telepost Communication a/s eller Oslonett a/s er av de vanligste alternativene i Norge. Via disse koblingsstasjonene har vi tilgang til alle verdens lands frie inforamsjonsmasse. På noen sekunder kan du f.eks få kontakt med de fleste av NASAs forskningssenter, CERN i Sveits,

kongressbiblioteket i Washington (lese om Amerikansk vegbygging), eller søke etter en bortkommen slektning i utlandet. Selv fant jeg en fjern slektning ved et universitet i Canada, og det var ingen problemer med å kontakte min sønn som studerer i Toulouse, Frankrike. (Toulouse har f.eks egne ajourførte norske sider med opplysninger om norsk virksomhet og engasjem. i området). Under OL på Lillehammer i fjor kunne hele verden liste ut programmer og senere resultat-lister umiddelbart etter de respektive øvelsene var avsluttet. Tilsvarende kan det gjøres for alle vesentlige arrangementer i verden, uavhengig om det gjelder idrett, forskning, politikk undervisning osv.

For å bruke Internet uten altfor store og kompliserte kommandoer er det gunstig å bruke et hjelpeprogram som f.eks Mosaic. Slike programmer følger ofte med i en startpakke fra koblingsstasjonen.

Skal vi være med, eller tør vi ikke? Nei, vi er nok blitt for gamle selv om vi ikke vil innrømme det, eller?

Min mening. forts.**Jenny Hagen:**
Biltilsynet Horten

Hastverk er lastverk

Nå pågår omorganiseringen innen Statens vegvesen med lynets hastighet. Jeg lurte noen ganger på om det blir tatt forhastede beslutninger. Jeg tenker nå spesielt på nedleggelse av kontrollhallen i Horten. Det er bestemt at fra 1.1.95 skal alle vare- og kombinerte biler til kontroll annet hvert år. Bilerne kan velge å gå til et verksted for å utføre denne kontrollen. Likevel har vi sett at det er svært mange som øns-

ker å komme til biltilsynet, til tross for at vi ikke har markedsført oss. Kundene har tiltro til oss og stoler på oss. Skal vi ikke ta vare på disse kundene? Det er utrolig at Ås nå skal ivareta servicen for nordfylket - det er bra publikumsbehandling!

Fra 1998 skal EU-kontrollen også gjelde for personbiler. Det blir en stor mengde som skal kontrolleres hvert år. Selv

om man velger å presse kontrollen over til private verksteder, skal biltilsynet foreta stikkprøvekontroller. Omfanget av disse kontrollene kan bli ganske stort. Det ser ut for at myndighetene trenger lang tid å bestemme seg for hvordan kontrollen skal drives, men inntil videre ligger den under trafikk. Så lenge det ikke er tatt noen avgjørelse på dette, mener jeg at hallen i Horten fortsatt bør eksistere. Så får vi

heller se nærmere på forholdene når brikkene er falt mer på plass. Jeg synes det er forhastet å legge ned hallen nå. Hvilket tilbud sitter vi da igjen med i Horten?

Ett av formålene med omorganiseringen var nettopp at vi skulle gi et fullverdig tilbud til kundene, og sitte inne med nødvendig kompetanse! Nå går vi i motsatt retning.

Øystein Ludvigsen:
Planavdelingen

- Hvem er det???

... er en replikk som ikke sjelden har gått igjen i kantina de siste par årene. Årsaken har vært at det oftere (heldigvis) har dukket opp nye fjes blant oss enn det som har vært vanlig "før i tiden". Vi trenger fornyelse, ikke bare i form av DnV!

Svaret på ovennevnte spørsmål har enten blitt gjenstand for en gjettekonkurranse rundt bordet, eller har blitt besvart

av noen som alltid er bedre informert enn andre.

Men hvorfor må det være slik? Hvor har det blitt av rutiner for introduksjon og presentasjon av nyansatte? Jeg er ikke ute etter å gjenopplive den overflatiske hilserunden i hele huset som nyansatte tidligere måtte gjennom, uten å huske et eneste navn. En gradvis introduksjon på en og en avdeling, eventuelt ved en "oppsamlingsrunde" for flere

nyansatte, burde derimot være mulig.

Det finnes imidlertid hederlige unntak: nyansatte på Barstad har i det siste (etter initiativ derfra!) blitt presentert på deler av vegkontoret!

Det hele bunner egentlig i manglende rutiner for hvordan vi i det hele tatt tar imot nyansatte i Statens vegvesen Vestfold generelt. Slik det nå er, blir det opp til hver enkelt leder å gjøre

den nyankomne kjent med arbeidsplassen, kolleger, rutiner etc. Det er i og for seg naturlig, men i tillegg burde vi hatt et fast og skikkelig opplegg for hvordan nyansatte mottas i etaten, slik at de føler seg velkommen og blir tatt godt vare på, ikke bare av de nærmeste kollegene.

Jeg synes å høre noen si at dette bør vi (også) ta fatt på etter 1. juli. Men må vi hekte alt opp i DnV?

Vil du holde foredrag?

"Forskardagarna" i Linköping er blitt et begrep blant samferdselsfolk og forskere i Norden. I 1996 holdes konferansen for 13. gang. Har du et

faglig tema du kunne tenke deg å dele med kollegaer i Norden, så meld deg.....!

Disse ord kommer fra Leif Klyve på trafikant & kjøretøy-

avdelingen. Han har tidligere deltatt på konferansen.

Konferansen samler 12-1500 deltakere fra vegetater, transportetater, politikere, forskere m.fl. Foredragene favner mange fagfelt og organi-

seres med mange foredrag parallellt. Eksempler på temaer: miljø, asfalt og betong, jernbane, sykkelhjelmer, kollektivtrafikk, barn og miljø etc.

Interessert i å bidra med noe? Kontakt Leif Klyve.

Takkfor oppmerksomheten i anledning
min 75-års dag.**Rolf B. Andersen****Takk**for oppmerksomheten i anledning
min 60-års dag.**Nils Wilhelm Berg****Hjertelig takk**

for hilsener og blomster på min 85-års dag.

Einar Mathisen**Hjertelig takk**

for hilsener og blomster på min 70-års dag.

Adolf Akerholt, Vivestad

Allan Kristiansen:
As Vegstasjon

Svar på innlegget: Avgiftsfri rød diesel helsefarlig?

"Sutt" ikke på dieselslangen!

Det er gjort tiltak i Vestfold.

Grunnboringsstraktoren går på vanlig diesel. Den står og går på ugunstige steder, med den følge at eksosutslippet blir plagsom for de som skal betjene maskinen. Karene som betjener maskinen mente at de hadde hatt mer ubehag av eksosen da den gikk på rød diesel. Ellen Mæhlum fra Toll- og avgiftsdirektoratet trekker fram eksempel fra Sverige hvor farvestoffet forbrenner fullstendig. Jeg er ikke kjemiker, men den svenske dieselen er grønn. Så det må i hvert fall være et annet farvestoff. Som en kommentar til Eva Haugs uttalelse i Vegavisa vil jeg si: Når vi får

henvendelse fra voksne folk om at de føler ubehag og plager ved bruk av rød diesel, må dette tas til etterretning og gjøres noe med. Være seg om de har kjent plager før eller ikke. Det kan vel tenkes at det er folk som reagerer allergisk på rød diesel.

Til personer som sutter på dieselslangen:

Er det nødvendig? Det må være andre måter å gjøre dette på. Etter samtale med Hovedverneombudet i Buskerud kunne han fortelle et tilfelle hvor en maskinkjører hadde fått sår i munnen som ikke

ville gro. Han måtte på sykehus for å få behandling. Dette skjedde etter at han begynte å suge opp den røde dieselen.

Bruk vett

Som avslutning vil jeg si til alle arbeidstakere i Statens vegvesen Vestfold: Bruk vett, benytt høvelig verneutstyr til de forskjellige jobbene. Det er din helse det gjelder. Du får ikke kjøpt noen ny hvis helsa svikter eller ulykker skjer grunnet manglende verneutstyr og uforsiktighet.

...Jenter...



Tidligere plansjef i Finnmark, Lene Mürer, er ei interessant jente å høre på. Hun har opplevd endel på veien til avd. leder.

Jorun Sætre

"Jentegruppa" jobber videre

- Vi prøver å formidle våre erfaringer og opplevelser i denne gruppa videre til andre kvinner i etaten, sier Eva Monsen til Vestfolder'n. Gruppa med kvinnelige ledere i Statens

vegvesen Vestfold har hatt temakveld der jenter som jobber i tradisjonelle mannsdominerte yrker og miljøer var invitert.

Kvinnediskusjon i ledermøtet

Lene Mürer, en av få kvinne-

lige ledere i Statens vegvesen var invitert. Hun hadde vært tilstede på ledermøtet på vegkontoret tidligere på dagen. Der hadde hun sammen med gruppa med kvinnelige ledere snakket om kvinner i lederstillinger i Vegvesenet og hvordan det oppleves, problemer osv.

Jentene i etaten ønsker jentegrupper

De fleste jentene som var til stede på temakvelden vil gjerne være med i en gruppe der de kan komme sammen for å diskutere, få hjelp til å løse diverse problemer eller bare rett og slett snakke sammen. Ifølge Eva er ingen ny gruppe på gang. Det var denne gang tatt initiativ fra jentegruppa for å komme sammen å høre på Lene Mürer og snakke om kvinners plass i etaten.

Hvem var med?

- Vi plukket ut jenter som jobber i typiske mannsdominerte yrker, sier Eva. Denne gangen var det disse som fikk invitasjon, en annen gang kanskje det blir alle kvinner i etaten. **Inviterte:** Margrethe Jansen (vegsjefens serketær), Anne-Grete Fiberg og Anne Lise Torp fra biltilsynet, Anette Werkland og Marie Winsvold fra planavdelingen, Grete Bodholt fra E18-anlegget, Elisabeth Bratås fra laboratoriet i tillegg til de seks jentene i gruppa.

Jeg vil til slutt nevne at mange jenter i etaten har stilt spørsmål om hvilke kriterier som er lagt til grunn for invitasjonen til denne temakvelden. Det er **mange** jenter i denne etaten som jobber i mannsdominerte miljøer.

VEGMESTERSKAPET I LANDEVEGSLØP I SOGNDAL

Ca. 40 VEGA-medlemmer deltar i år i Vegmesterskapet i Sogn 26.-27. mai. Noen springer 4 km Leikanger-Hermansverk 26. mai, mens andre er med på 5 km eller 21 km i Balestrand 27. mai.

Notis hentet fra tidsskriftet "Fortidsvern" 4/94

Bru, bru, brille....

Siden det dreier seg om skjønn og estetikk, er det fristende å knytte en liten kommentar til språket i boken. Det litt ironiske er at det henvises til broens metaforiske funksjon i litteraturen og barnerim og lignende under kapitler "Bruer som symbol": "Slike bru er finner vi gjerne som motiv på postkort, i reklamer for et sted, i sangtekster osv. De representerer altså en identitet, et symbol som alle kjenner". Ja, vi som var barn en gang

husker både "Bru, bru, brille" og "Under den hvite bru, seiler en båt med to". Bru er dog - så vidt - til å leve med; verre er det med veg. Alle vet at man kan lære å lese veg som vei, som meg og deg, men det har vi ikke lært og vi lærer det ikke. Det høyfrekvente veg river den språklige stilen i stykker og hakker opp et ellers velformulert bokmål. Disse tåpelige språkproblematisk diktater resulterer i en kludret stil som trek-

ker oppmerksomheten vekk fra innholdet i teksten: "Bakover i historia har brubygging alltid blitt sett på med respekt som det ypperste innen vegbyggingskunsten". .."Ei bru som synes fra vegen". .."Ei rett bru er statisk, byggeteknisk og estetisk bedre enn ei bru som ligger i ei vegkurve". Statlige verk og vesener bør slutte med dette tøyet. Legg heller inn et par kapitler på et velklingende og stilsikkert nynorsk.

Sikkerhetsstillelse ved bygg- og anleggskontrakter

I rundskriv 95/4 har Vegdirektoratet opplyst at NS 3430 pkt. 13 er revidert. Realiteten i endringen er at det er tatt inn "dersom ikke annet er avtalt" skal det stilles sikkerhet. Tidligere var det ikke unntak for dette. Etter at standarden er endret må det derfor ved anbudsutarbeidelsen foretas en konkret vurdering av behovet for sikkerhetsstillelse i utførelsestida og reklamasjonstida. Sikkerhet i utførelses- og reklamasjonstida påfører

entreprenøren utgifter som i neste omgang må dekkes inn av byggherren. Det bør derfor ikke fastsettes høyere garantibeløp enn de som er angitt i NS 3430 uten i helt spesielle tilfeller. Ved kortvarige og spesielle oppdrag kan det være en nødvendig kostnad å kreve garanti i utførelsestid. Et eksempel på dette kan være at betaling ikke skal skje før oppdraget er fullført. Dersom garanti kreves her skal denne normalt være 10%.

Sikkerhet i reklamasjonstid må vurderes ut fra reelle behov, og der slik reklamasjonstid er unødvendig/lite hensiktsmessig, kan sikkerhet i reklamasjonstida frafalles. Eksempler på dette kan være rene transportoppdrag, masseflytting m.v. hvor det er klart at reklamasjonstid er uten betydning.

Ny ordlyd finnes i rundskriv 95/4 fra Vegdirektoratet, ark nr. 601.

Yngvar Pedersen

Rask reaksjon fra område 01

- På den ene siden bruker vi penger på å plante vegetasjon langs E 18, for så i neste omgang å hugge ned for fote, sier landskapsarkitekt Eva Precede på Vegkontoret.

Etter at NSB startet hogsten langs jernbanetraséen og Vestfolder'n var på stedet, har ting skjedd raskt. Da Rolf Sommervik i område 01 oppdaget at ting var i ferd med å skli ut, tok han straks kommandoen. I løpet av et par dager fikk han istand en befaring, med NSB og Vegvesenet tilstede.

- Meget kjapt og bra gjort av Sommervik, sier Eva Precede som forteller at befaringen førte til at det ble en god dialog mellom de to "statsgigantene".

Eva Precede har erfaring for at det blir hugget uten at flere fagområder i etatene blir involvert.

- Det typiske er liksom når trafikksikkerhetsfolk først blir koplet inn etter at trærne er hugget ned. De kan fortelle at bilene på vegen ved siden av jernbanen blir blendet av lysene på toget, når trærne er borte.

- Det tror jeg vi har unngått her, p.g. a rask reaksjon fra område 01, sier Eva Precede. Hun ser det som en positiv utvikling i vegvesenet at også gartnere og landskapsarkitekter får noe å si i vegarbeidet.



Det nye bone-middelet som er tatt i bruk på Vegkontoret ser ut til å slå både Micro plus og grønsåpen, blankt er det iallefall. De muntre renholderne som gjør en kjempejobb er: Solveig Mathisen og Anne Vestskogen

ARBEIDSMILJØ

Kjemiske og helsefarlige stoffer

Alle kjemiske- og helsefarlige stoffer er nå registrert.

Det enkelte arbeidssted vil få overlevert en oversikt over hvilke stoffer som finnes på stedet etter hvert som registreringene blir lagt inn på data.

Det er samlet inn mellom 500 og 1.000 kg med spesialavfall under registreringsarbeidet. Dette vil bli levert til godkjent mottak for spesialavfall.

Regningen vil bli sendt det enkelte arbeidssted.

Det er fortsatt innkjøpsstopp for nye kjemiske stoffer som ikke allerede er på det enkelte arbeidssted.

Farget diesel

Arbeidsgruppen som har vurdert om rød diesel gir helseplager anbefaler at denne dieselen fortsatt skal brukes. Regjeringen vil den 10.mai komme med en vurdering av arbeidsgruppens konklusjoner.

Gruppen er ikke i tvil om at folk er blitt syke, men de har ikke funnet noe

ved stoffenes kjemi eller giftighet som kan forklare dette.

Farget diesel er skiftet ut med blank diesel på enkelte maskiner i Vestfold. Jeg mener at dette bør fortsette. Merkostnaden hos oss er liten for de få maskinene det gjelder. Maskinene

brukes på steder hvor det er vanskelig å få en tilfredstillende utlufting som f.eks. grøfter, små trange daler o.l.

Jeg regner med at vegdirektoratet kommer med et utspill etter 10. mai.

Overtidsarbeid

Reglene for overtidarbeid er endret i arbeidsmiljøloven.

Hovedendringen er at tillitsmann nå kan gjøre avtale for en periode på 3 måneder.

Tidligere måtte dette behandles i AMU.

De grenser som nå gjelder er vist nedenfor:

.....

En utdypning av reglene, samt forslag til avtale kan fåes ved henvendelse til meg.

Kopi av avtalen skal sendes personalseksjonen.



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.



NB! Når overtid og merarbeid kan benyttes er det regulert i §49 pkt 1. Rett til fritak er regulert i §49 pkt 2.	Uten spesiell avtale (§50 pkt 1)	Etter skriftlig avtale med tillitsmann (§50 pkt 1)
Avtalen har en varighet på inntil:	Generell	3 måneder
Maksimal sammenhengende arbeidstid pr. døgn:	14 timer	16 timer
Maksimal overtid pr. uke:	10 timer	15 timer
Maksimal overtid i fire sammenhengende uker:	25 timer	40 timer
Maksimal overtid i løpet av et år:	200 timer	300 timer
Minimum hviletid mellom hver arbeidsøkt (§50 pkt 2):	10 timer	8 timer
Minimum sammenhengende ukentlig fritid (§50 pkt 3):	36 timer	28 timer

DET SKJER

Anleggsavdelingen

FV 285 Fokserød-Sandefjord lufthavn:

Nytt veganlegg skal utføres i entrepris. (Ny forbindelse Torp-E 18) Anbudsinnydelse skal ut primo mai-95.

MPG Nedre Langgt. Tønsberg:

Opprustning skal utføres i entrepris, hvor byggeplan ferdigstilles primo mai og anbudsinnydelsen sendes ut mai-95.

Fasadeutbedringer mot støy langs riksveger:

Arbeidene utføres i entrepriser.

RV 303 Tjøllingvn Larvik, ferdigstilles primo mai 1995.

E 18 i Sande kommune, ferdigstilles primo juni 1995.

RV 19 Borre kommune, er sendt på anbud og ferdigstilles i august 1995.

Små og mellomstore anlegg

Støyskjerming:

Går inn i avsluttende aktiviteter på E 18 Amundrød og langs RV 19, sydover vegen.

Avsluttende arbeider:

I løpet av mai gjennomføres avsluttende arbeider på Ollebukta, Kirkeveien og Slagenveien.

RV 19 Miljøsone Horten:

I løpet av mai vil vi starte anleggsarbeider på strekningen Trimveien og Johan Riefs gate.

FV 465 Eikveien:

Anlegget startes opp i uke 17. Det skal opparbeides tosidig gang- og sykkelveganlegg.

Bruarbeider

Foss bru(E18): Betongreparasjoner av forstøtningsmur, samt rekkverk settes opp.

Tem bru: Tredekke skiftes ut

E 18 Nord

Gulli: Betongrep. av betongelementer foretas.

Kryss E 18/ RV 319 i Sande: G/S-veg ved Haga skole, Interimsveg justeres og asfalteres, Elementkulvert monteres og bygging av G/S-veg pågår.

Gratulerer

50 år

Karsten Gjersøe 26.4

60 år

Johanne Johannessen 20.4

Kjell Karlsen 18.4

65 år

Martha Askland 30.4

70 år

Hilmer Anholt 7.4

Gudmund Skogen 6.5

Knut Bøyum 12.5

75 år

Einar Jensen 4.4

Rolf B. Andersen 7.4

80 år

Rolf Kristiansen 24.

Bruarbeider

Brekke vegkulvert: Membran legges.

Brekke vannkulvert: Kulverten støpes ferdig, rister monteres og tilbakefylling foretas.

Hole vest: Stillasoppbygging pågår. Forskaling, armering og overbygning foretas.

Gunnarsrud bru(Buskerud): Statens vegvesen Vestfold støper resterende 580 m³ for NSB og SVV Buskerud.

Budderud bru(FV 945), Sande: Betongreparasjoner på kantdrager og justering av rekkverk.

Lensberg bru (FV 524): Rep. av skadet bjelke og vingemur.

Driftsavdelingen

Område 1

Etter at vegvesenet overtok vedlikeholdet av gang- og sykkelvegene skal vi i gang med feiing, renhold og utbedringer og asfaltering. Ellers vanlig vårlig vedlikehold på riks- og fylkesvegene.

Nye brøytekontrakter for neste år må opprettes.

Holmestrandtunnelen: hovedrengjøring i uke 17.

Område 2

RV 306 v/Dahl, sprengning av grøft.

RV 312, knusing av stein.

FV 525, Askjerdalen, utbedring.

E 18 Nord, montering av miljøstasjon.

Ellers er det generelt vintervedlikehold, beskjæring av planter og busker, kraftrydding langs G/S-veger etc.

Område 3

Prosjekt verneverdig vei settes i gang på FV 205.

Ellers er det mye forskjellig arbeid; renhold, kantskjæring, rydding, grøfting, feiing, rep. av kantstein og asfaltarbeide.

Planavdelingen

Eiendomsseksjonen: Flyfotografering i perioden

20. april til 10. mai, for kartlegging:

E 18 Revå - Ødegården RV 35 Sundbyfoss - Ås

RV 32 Hof - Sundbyfoss - Buskerud grense

RV 301 Solli - Stavern RV 308 Borgheim - Sundane

RV 315 Islandshøgda - Gudum

FV 163 Verningen - Tjølling krk

FV 169 Amundrød - Ringdal

Jordskiftefelt Islandshøgda

E 18 Hallan - Hanekleiva i Sande:

I april blir det gjennomført tvangstiltredelse i søndre Bolstadåsen og Gilhusdalen. Skjønsbegjæring på den aktuelle strekningen sendes i månedsskiftet mars/april.

Velkommen

Inger Merete Askjem -Kontorfullmektig E 18(engasjement 3år)

Jan Erik Larsen -Avd.ing. Vegprosjektering(vikariat 2,5år)

Jan Erik Molland -fagarbeider anlegg

Jan Egil Blix -spesialarbeider anlegg

Roar Steen -spesialarbeider anlegg

Hans Petter Carlsen -EDB-konsulent (vikariat 1 år)