

Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 7, 20. årgang, 6. september 1993

Krevende jobb for kantklipperne



Å klippe kantene langs vegnettet er ingen enkel jobb. Steinsprut og støv hører til dagens orden. I sommer har vi dessuten fått mye kritikk for at vi er for hardhendte med floraen.

Ansvaret er stort for Gunnar Arnesen og de andre som klipper kantene langs vegene våre. Hvert år blir biler skadet av steinsprut fra klipperne. Arbeidet blir også svært oppstykket fordi man må ta hensyn til både gående, syklist og trafikken forøvrig. Denne sommeren har vi på toppen av det hele fått en del sur kritikk for klippingen vår. Det går for sterkt utover blomsterprakten langs vegene mener enkelte. Driftssjef Nils I. Skjeviek sier at det er en utfordring å få til et enda mer fleksibelt klippeopplegg neste år.



Statens vegvesen
Vestfold

Side 8-9

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/05



E 18 Nord

Side 3



100 år!

Side 15

Krøsus

Side 10 - 11

Nødstop fra en myk trafikant

Når er jeg kjørende? Når er jeg gående? Og hvilke rettigheter har jeg om jeg verken er kjørende eller gående? Jeg er mildt sagt forvirret. Å bevege seg på sykkel i trafikken er slett ikke trygt, og temmelig innviklet om man ønsker å forholde seg til trafikkreglene.

Jeg sykler på en av våre mange gang- og sykkelveger. Når gs-vegen krysser en annen (bil)veg er det fotgjengerfelt. Bilene på den kryssende vegen har da vikeplikt for fotgjengere, men ikke for syklistene. For fotgjengerfeltet er for gående. Dersom jeg stopper foran fotgjengerfeltet og setter foten ned - da skal bilene stoppe! For da er jeg fotgjenger. Men om jeg så trekker foten til meg og sykler gjennom feltet, da er jeg igjen på ville veger.

Å sykle i et fotgjengerfelt er i det hele tatt vrient. Dersom jeg går er det greit. Da er jeg fredet som gående. Men om syklende er jeg kjørende og skal forholde meg etter de samme regler som en bilist. Hva ville ha skjedd om en kjørende bilist hadde forsøkt å forsere et kryss i fotgjengerfeltet? Og hva skjer med meg om jeg - syklende på grønt lys - kolliderer med en bil som kjører på rødt, gult eller grønt? Vi er begge kjørende. Er det høyreregelen som gjelder? Eller gir fotgjengerfeltet og det grønne lyset også meg beskyttelse? Til tross for at det ikke er beregnet på kjørende? Men tvert imot på gående. Som jeg definitivt ikke er? Dette dreier seg ikke bare om sikkerhet, men også om økonomisk og menneskelig ansvar i forbindelse med uhell.

Gang- og sykkelvegene er i alle fall delvis bygget for å bedre min sikkerhet som syklist. Jeg føler meg likevel ofte tryggere i kjørebanelen. Da er jeg kjørende og har klart definerte plikter og rettigheter. Jeg må vike for trafikk fra høyre og stoppe for fotgjengere i fotgjengerfelt. Og syklistene i fotgjengerfeltet kan jeg ta lettere på. Til gjengjeld må andre vike for meg. At jeg "får fingeren" av og til av bilister som ønsker syklende kjørende dit pepperen gror (inn på gs-vegene), er mitt eneste problem. Og det er selvfølgelig alvorlig nok.

Sykler jeg i kjørebanelen slipper jeg også å ha et årvåkent blikk mot hekker og gjerder som effektivt kamuflerer de avkjørselsanerte avkjørselene. Jeg slipper å tenke på knuste flasker og parkerte biler. På fotgjengere som ikke vet på hvilken side de skal gå (og det vet ikke jeg heller!) og på huller i asfalten.

Hjelm er "et måste" på gs-vegene. Og gode bremses. Og et våkent blikk. Og kunnskap om hvor farene lurer. Heldigvis tilfredsstillende jeg etterhvert de fleste av disse kravene, og derfor velger jeg gs-vegene tross alt.

Men: Skal vi få folk til å sykle mer må vi også gripe fatt i sikkerheten til syklistene. De er fire - seks ganger mer utsatt enn bilister for personskadeulykker. La oss i det minste få klart definerte rettigheter som syklistene på gs-vegene og i fotgjengerfelt. Det vil være en god begynnelse.

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

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

Redaktør: Erik Thomassen

Journalist: Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsrådet:

Irene Enerud,
Stein Erichsrud,
Tore Kaurin,
Per Arne Nilsen,
Kristin Sande

Trykk: Horten Print-Shop, Opplag: 750

God framdrift på Bergsenga



- Det skjer store forandringer på E 18 anlegget i nord. Vi er godt igang og på Bergsenga går framdriften bra. Kulverten Bergsenga II over NSB ruver ganske alene i terrenget, men rundt den skjer store ting.

Parallelt med vegen skal togsporet gå og på plass ved

den midlertidige planovergangen har NSB vært nødt til å sette opp vakt. Han passer på at trafikken stanser opp ved togpassering. Da blir det røde flagget plassert i anleggsvegen. Togene kommer nemlig i full hastighet, ingen nedsatt fartsgrense der nei.

Ifølge prosjektleder for NSB Per Odd Jacobsen går arbeidet etter planene. Representanter fra NSB var tirsdag 31. august på befaring langs sporet fra Drammen ned til Sande og kunne konstatere at det i Vestfold var startet opp klargjøring til traseen for NSB.



To områder først fra 1.1.95?

Spørsmålet om hvor mange driftsområder det skal være i Vestfold i framtida vil etter alt å dømme bli avgjort i Vegdirektoratet. Gjennomføringen av en eventuell reduksjon til to områder vil under ingen omstendigheter skje før fra 1. januar 1995 - ett år seinere enn det det var lagt opp til.

På et møte i juni ble ledelsen og de ansattes organisasjoner enige om at både spørsmålet om det skal være drøftinger eller forhandlinger om saken og selve saken, skal oversendes Vegdirektoratet for avgjørelse.

Saken er nå under forberedelse i driftsavdelingen og vil bli sendt fra Vegsjefen i løpet av en måneds tid.

Det er ikke vanlig at slike saker blir sendt direktoratet uten en forutgående høring i de impliserte kommunene, men dette vil altså skje i vårt tilfelle. Spørsmålet er om Vegdirek-

toratet vil behandle saken uten en slik høring.

Driftssjef Nils I. Skjevik innrømmer at det under ingen omstendigheter hadde vært mulig å gjennomføre en område-reduksjon allerede fra nyttår som det opprinnelige vedtaket gikk ut på. Saken krever for mye utredning og forberedelser til dette.

Dersom det nå blir en gjennomføring fra 1.1.95 vil denne også kunne falle sammen med gjennomføringen av Holler-utvalgets innstilling.

Bedriftskultur er lederansvar

Bedriftskultur er et begrep for hvordan bedriften som en organisme sammensatt av enkeltmennesker opptrer i ulike sammenhenger. For alle bedrifter er samspillet mellom menneskene noe av det som avgjør om man lykkes i å nå sine mål eller ikke. Derfor er bedriftskultur også et lederansvar. Toppleidelsen og øvrige ledere må rette mye oppmerksomhet mot hvordan man kan skape en mest mulig enhetlig og positiv bedriftskultur, en bedriftskultur som fremmer samarbeid og understreker kravet om renhårighet og lojalitet. Vi må kunne stole på hverandre og være trygg på at egen- eller gruppeinteressene ikke blir dominerende når beslutninger fattes eller skal følges opp. Og vi må unngå at all diskusjon utvikler seg til skyttergravskrig.

Omverdenen stiller nye krav til oss. Hollerutvalgets innstilling er et tegn på dette. Denne rapporten er etter min mening noe av det mest positive som har skjedd i etaten på lenge. Her gis det klare signaler om at det i framtida vil bli stilt større krav til oss, og dette medfører uten tvil at vi må gå i oss selv og sørge for å få luftet ut de negative trekkene jeg mener finnes i etatskulturen vår.

La det likevel være sagt med det samme: noe har vi som andre kan misunne oss. Vi har en innsatsvilje og interesse for jobben på "nivå 4" som er imponerende. De fleste er stolt av jobben de gjør og faget de utøver, og dette fører til at jobben utføres langt mer effektivt enn det som ellers ville ha vært tilfelle.

Jeg savner likevel en mer enhetlig bedriftskultur hos oss. Mange av oss er for opptatt av våre egne interesser og avdelinger til virkelig å kunne få til et godt samarbeid til hele etatens beste. For meg virker det som om alle avdelinger har sin egen kultur og er seg selv nærmest. Fordi den samlende kulturelle plattformen for positivt samhold og samhandling ikke er sterkt nok utviklet, får vi også negative innslag. Jeg ser en helt klar tendens til at det hos oss har utviklet seg en kultur for at det er lov å tøyne grensene. Vi har hatt en diskusjon om utslag av dette tidligere i år som jeg ikke skal komme inn på her, men det er helt klart et problem at mange ikke nødvendigvis føler seg forpliktet av vedtak og bestemmelser fattet av ledelsen. Når man først får en utglidning på et slikt område,

kan det fort utvikle seg til et ras: Hvis noen avgjørelser ikke trengs å etterleves, hvilke må vi da etterleve?

Jeg prøver ikke med dette å legge skylden på den enkelte ansatte og "deltaker" i bedriftskulturen vår, skjønt det naturligvis også ligger et visst ansvar her. Det eneste fruktbare er å betrakte vår oppsplittede bedriftskultur som et lederansvar. Etter min mening har vi en ledelsestradisjon hos oss hvor det faglige står svært sentralt. Dette medfører at lederne blir alt for opptatt av faglige problemstillinger i den enheten de er satt til å lede, og alt for lite opptatt av sin rolle som deltakere i et lederteam med sektorovergripende ansvar. Dessuten er den tradisjonelle Vegvesen-lederen for opptatt av saker og beslutninger og for lite opptatt av menneskene de er satt til å lede og samspillet mellom dem. Å dyrke og utvikle bedriftskulturen er etter min mening en av de fremste oppgavene for enhver leder, men hos oss har dette blitt neglisjert. La det likevel være sagt at utviklingen helt klart går i positiv retning. Dette kommer til uttrykk både i det lederutviklingsarbeidet som er satt i gang og i større oppmerksomhet mot utslagene av de kulturproblemene vi opplever.

Selve roten til de skjevhetene vi etter min mening sliter med tror jeg er at man ikke ser konsekvenser av de handlingene man utfører. Dette gjelder for den enkelte ved at brudd på regler eller mangelfull oppfølging av beslutninger ikke blir slått ned på. Og det har hittil vært tilfelle for etaten og ulike ledernivåer at manglende måloppnåelse ikke nødvendigvis har medført noen form for reaksjon fra overordnede. Dette siste er nå ihvertfall i ferd med å endres. Det er også helt klart at det i samfunnet utvikles stadig sterkere krav til effektiviteteten i offentlig sektor. Den beste måten å møte disse kravene på, er etter min mening å starte å jobbe aktivt med å forbedre samarbeidsforholdene i etaten vår.

Finn Skontorp Johnsen

Denne måned:
Sjef for maskin-
avdelingen,
Finn Skontorp
Johnsen

Helhetlig plan for sykkelbyutbyggingen

Planavdelingen legger nå siste hånd på en hovedplan for den storstilte gang- og sykkelvegutbyggingen i Tønsberg og Nøtterøy. I neste vegplanperiode er det avsatt 95 mill. kr. til disse prosjektene og målet er å gi byområdet et nærmest komplett gang- og sykkelvegnett.

Erik Thomassen

Ulf Haraldsen understreker at hensikten med de gs-vegene det her legges opp til er litt anderledes enn det vi før har vært vant til. Det er fremkommeligheten for transportsyklister som nå er det sentrale, og ikke trafikksikkerheten for lokalmiljøene, selv om også denne vil bli forbedret gjennom sykkelbyprosjektene.

"Hovedplanen" som nå legges fram for politisk behandling er ingen formell plan i vanlig forstand. Planen er et diskusjonsgrunnlag for politikere og administrasjon for fastleggningen av hvilke gater og veger som skal ha sykkeltraseer, hvilke løsningsdets skal legges opp til på de ulike strekningene og standardvalg. "Hovedplanen" skal danne grunnlag for den videre planleggningen med utforming av re-

guleringsplaner for den enkelte strekningen.

I planen foreslås det at sykkeltraseene skal ha ulik standard etter hvor de ligger. I indrebysone vil man anlegge separate sykkelveger med rødt belegg langs hovedårene. Hvordan bruken av belegget skal være i selve den historiske bykjernen blir avklart nærmere i planarbeidet som pågår for videreutviklingen av denne delen av byen i Tønsberg kommune.

Utenfor den indre bysonen vil det bli anlagt gang- og sykkelveger av mer tradisjonell type med asfatbelegg. Syklister og fotgjengere skilles bare der gangtrafikken er stor.

I Tønsberg sentrum vil strekningen fra Mammutkrysset til Kanalbrua være sentral i planen. Meningen er å gjøre Mammut om til planskilt krysseller rundkjøring slik at sykkelkryssingene kan skje langt enklere enn tilfellet er idag. Ellers har strekningen fra Farmandstorget til Farmandsveien høy prioritet og det samme gjelder strekningen fra Jernbanegaten til Stenmalveien (riksveg 19) og den aller vestligste delen av Slagenveien fra krysset med Stoltenbergsgate til Jernbanegaten. I indre bysone foreslås det ellers å gi førsteprioritet til Halvdan Wilhelmsens allé fra krysset med Stenmalveien og fram til Heimdal og derfra til Kilden kino.

Utenfor sentrum foreslås det førsteprioritet til riksveg 308 fra Kanalen til Kjernåsveien og i Solveien og Kaldnesgaten fra Banebakken og fram til Munkerekkeveien.

I neste prioritetgruppe finner vi bl.a. Nedre Langgate, Farmandsveien og Stenmalveien til krysset med Grevinneveien. Her er også Ringveien fram til Ringnes og Jernbanegaten med, og det samme gjelder de sen-

trale bygatene Storgaten og Møllergaten.

Utenfor sentrum er aktuelle prosjekter med andre prioritet bl.a. Valløveien fra Glitneveien til Bregneveien og Kirkeveien fra Kjernåsveien til Borgheim.

"Hovedplanen" skal nå i september til politisk behandling i Tønsberg og Nøtterøy kommuner.



Politikerne inviteres nå til å diskutere prioriteringer og standardvalg i forbindelse med sykkelbyutbyggingen i Tønsberg/Nøtterøy.

Fokus på Foss bru - ulykkene skal fjernes

Flere alvorlige ulykker det siste året har satt Foss bru i Sande i fokus. Den siste ulykken skjedde 1. april i år. Driftsavdelingen har nå analysert forholdene på stedet nøyre og diverse tiltak er under iverksettelse.

Erik Thomassen

I perioden 1977 - 1992 skjedde det totalt ni ulykker med personskade på dette punktet. To personer er drept, to er meget alvorligskadd, tre alvorligskadd og åtte lettere skadd i disse ulykkene. Vegen ligger i en slakk kurve, og det er et uoversiktlig kryss med en kommunal veg ("Bølumgata") midt i kurven.

- Tre forhold peker seg ut som årsaker til at nettopp dette punktet er så ulykkesbelastet, sier Rune Lundquist på Driftsavdelingen. De fleste ulykkene har sammenheng med kryssbevegelsene. Mange av dem skyldes at nordgående trafikk bremses opp for å svinge tvers over sydgående E18-felt slik at man får påkjøringer bakfra. I tillegg har det vært møteulykker på stedet. Runemener dette kan skyldes visuelle forhold og gal overhøyde i sydgående kjørefelt.



En serie tiltak er under iverksettelse for å komme de mange ulykkene på Foss bru i Sande til livs.

Tellingene tyder på at ÅDT i krysset med Bølumgata kan ligge omkring 200. Det ligger to småbedrifter og fire boliger i området mellom E 18 og jernbanen som er nokså avhengig av å bruke krysset. Den øvrige trafikken er til/fra Bølum, og denne kan uten for stor ulempe benytte fylkesveg 950. - Vi vil derfor stenge Bølumgata med en automatisk hevbarm, sier Rune Lundquist. Bommen vil bare kunne åpnes av bedriftene og beboerne i nærområdet, foruten av kommunen, Vegvesenet og andre offentlige etater som har behov for å trafikere krysset. På denne måten regner man med å kunne redusere bruken av krysset

betydelig. Rune opplyser ellers at krysset er mye brukt av trafikkskoler som ønsker å øve realistiske faresituasjoner i trafikken, men han setter et stort spørsmålsteget ved om dette spesielt farlige punktet er særlig egnet til den slags.

Det er forøvrig allerede foretatt vegetasjonsrydding i området, og veglysene, som nå skifter side midt i ulykkesstrekningen vil bli ordnet slik at de står på samme side og dermed bidrar til et ryddigere bilde av vegen og trafikksituasjonen.

Retningsmarkeringen vil

videre bli skiftet ut med større skilter og supplert med tre ekstra markeringer, og midtlinjen vil bli forsterket med vegbanereflektorer.

Overhøyden er bragt opp til 4 %. - Vegnormalene tilsier 8 %, men det er begrenset hva vi kan belaste brua med og det hadde blitt problematisk å finne feste til rekkverk med så stort pålegg av asfalt, sier Rune, som regner med at 4 % er tilstrekkelig og vil fungere bra.

Det er ellers kommet opp ulykkespunktskilt ved brua. Tiltakene er totalt kostnadsregnet til 355.000 kr.

- Uoppmerksomhet årsak til mange dødsulykker

- I så godt som alle rettsaker hvor det er påstand om uaktsomt drap i forbindelse med trafikkulykker, er det uoppmerksomhet som ligger bak, sier seksjonsleder Stein Erichsrud ved Biltilsynet Tønsberg. Stein har etterforsket mange av de mest alvorlige ulykkene i nordre Vestfold og har nylig vært i retten som sakkyndig i forbindelse med en av møteulykkene på Foss bru.

Erik Thomassen

Det har vært fire alvorlige møteulykker på Foss bru de siste årene, tre av dem var dødsulykker. To ulykker har skjedd i år og er ikke med i materialet som ligger til grunn for driftsavdelingens utbedringer på stedet.

- I tre av ulykkene har bilen som kom over i motsatt kjørebane kommet fra syd, bare i den siste kom den fra nord, forteller Erichsrud. Han ser det som sannsynlig at førerne i de tre bilene som kom fra syd har sovnet eller hatt sterkt nedsatt bevissthetsnivå. De to første overlevde imidlertid ikke ulykken, og vi vet derfor lite om situasjonen i bilen i ulykkesøyeblikket.

Stein peker på veg- og terrengforholdene helt fra syd for Helland og nordover til Sande som en årsak til at nettopp Foss bru blir et ulykkespunkt. Forbi Holmestrand krever vegen stor konsentrasjon fra føreren. Det er mange svinger og bakketopper og terrenget er nærgående og dramatisk (til Vestfold å være). Når man kommer opp til Sande vider landskapet seg ut og vi får lange strekninger med

"bedagelige" opp- og nedoverbakker. Føreren opplever det kanskje som en transportetappe og bevissthetsnivået synker. De visuelle forholdene ved Foss bru gjør så at føreren ikke registrerer at vegen svinger mot høyre, og dermed er ulykken ute.

- I den siste rettsaken jeg møtte i var en lege fra Lørenskog sakkyndig, forteller Stein. Legen hadde forsket en del på hvorfor en del mennesker sovner bak rattet og pekte på en del viktige faktorer: Ofte er det slik at man er mer utsatt for å sovne når man bryter daglige rutiner og kjører tidligere eller seinere enn vanlig, f.eks. at man står opp og kjører klokka fem i stedet for klokka sju. Særlig utsatt er man i forbindelse med hardt kroppsarbeid som ikke er rutinepreget.

I den saken som nå nettopp var oppe

i retten var det en kar som reiste en del rundt og gjorde sveisejobber som sto tiltalt for grov uaktsomhet. Han hadde jobbet hardt i Tønsberg for å bli ferdig til fristen som var en torsdag kl. 12. Ved to-tida satt han seg i bilen for å kjøre hjem, og denne kjøreturen endte da i forferdelse på Foss bru. Sjøføren i bilen bak kunne fortelle at tiltalte hadde vinglet flere ganger opp gjennom Sande før det omsider smalt.

Å bli dømt for uaktsomt drap er selvfølgelig en alvorlig sak i seg selv, men dersom man blir funnet skyldig i grov uaktsomhet kan det ende i økonomisk ruin. Forsikringsselskapene krever nå nemlig i stadig større grad regress der det er snakk om grov uaktsomhet. Og har man sovnet bak rattet må man regne med at dette kan bli tilfellet.



Stein Erichsrud peker på at veg- og terrengforholdene som utslagsgivende for at Foss bru har blitt et så sterkt belastet ulykkespunkt.

Kantklipping med full konsentrasjon



- Det er en ansvarsfull og anstrengende jobb å kjøre kantklipperen, sier Gunnar Arnesen og jobber blir ofte oppstykket ved at utstyret på repareres osv.

- Her må man ha tunga rett i munnen, sier Grunnar Arnesen til Vestfolder'n under kantklipping langs Hortensveien i sommer. Mye trafikk både på veggen og gang- og sykkelvegen gjør at vi må ha full kontroll hele tiden. Steinsprut fra maskinen kan forårsake store skader hvis mennesker eller biler treffes.

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n har vært med Gunnar Arnesen ved driftsområde to på kantklipping langs riksveg 19 tidligere i sommer. Hvordan er det egentlig å kjøre en kantklippemaskin langs en så sterkt trafikkert veg?

- Det er en anstrengende jobb som tar på nakken og hodet, sier Gunnar. Vi må ha full konsentrasjon hele tiden, kan ikke ta blikket fra vegen og speilene ett sekund. Hele tiden må vi ta hensyn til gående/syklende og den øvrige trafikken langs vegen. Arbeidet blir derfor til tider ganske oppstykket. Ikke nok med at vi må stoppe for medtrafikanter, men vi må stadig stoppe og rygge for å få klippet rundt stolper og skilt, sier Gunnar videre. Vi kunne også observere endel steinsprut fra klippemaskinen. Steiner som med en meget høy hastighet for ut til hver side. Dette er tydelig en fare for miljøet omkring, men det har heldigvis ikke skjedd mange ulykker forårsaket av slik steinsprut.

- I tillegg må vi stadig en tur opp til Ås for å reparere skade på utstyr osv., sier Gunnar og legger til at den tiden de har når det gjelder klippingen er ganske tilmålt, det er galt å klippe for tidlig og det er galt å klippe for sent osv.

Samtidig som sjåførene av kantklipperen snakker om de problemene de har både med utstyret og at det er slitsomt og anstrengende å kjøre denne klipperen, er det i løpet av sommeren kommet fram en negativ holdning til kantklippingen blant befolkningen. Vi kan i avisene stadig lese om folk som klager over at vi har klipt for mye og for tidlig.

Kan kantklippingen bli mer fleksibel?

En del negative presseoppslag har satt fokus på kantklippingen vår denne sommeren. Mange synes uten tvil det er triveligere med blomster og gress i vegkantene enn uten. Driftssjef Nils I. Skjevik sier at man vil gå opplegget nærmere etter i sømmene og foreta visse justeringer foran neste sesong.

Erik Thomassen

Skjevik synes det er trist med den negative oppmerksomheten omkring kantklippingen i sommer. - Dette burde egentlig være en positiv sak for oss, sier han og legger til at alle på Driftsavdelingen er svært opptatt av å gjøre det pent og ordentlig langs vegene. Problemet er vel tildels at det ikke er full enighet om hva som er pent og hva som er stygt i denne sammenheng. Han peker også på at vi i Vestfold var tidlig ute med å kutte ut giftsprøytingen, og at dette klart viser at vi har vært i forkant når det gjelder å ta vare på vegetasjonen i vegkantene.

- Hva er egentlig begrunnelsen for å drive med kantklipping?

- Hensikten er å bedre sikten langs vegnettet. Særlig i kurver og kryssområder er dette viktig. Forøvrig må vi avklare nærmere hva slags vegkanter vi ønsker i fylket vårt. I dag er nok tendensen at vi klipper overalt uten å ta hensyn til om det strengt tatt er nødvendig eller ikke.

- Er dere for lite fleksible?

- Fleksibiliteten er nok vår største utfordring på dette området som på så mange andre. Det er det å hele tida klare å tilpasse seg lokale og varierende forhold som er det som gjør livet i driftsavdelingen annerledes enn i andre avdelinger.

Skjevik sier at det er en veldig vanskelig jobb å utføre kantklippingen slik at alle blir fornøyd. Skal man imidlertid få til skikkelig fleksibilitet er det viktig at ledelsen begrenser seg til å trekke opp hovedlinjene, og at det blir opp til områdene



og den enkelte på klipperen å gjøre jobben slik at målet oppfylles best mulig.

- En del av kritikken har gått på at dere ikke har klart å tilpasse dere at sommeren kom seinere enn normalt?

- Ja, og det er nok en riktig observasjon i år. Planene var lagt ut fra en normal vekstsesong, og de gjennomførte vi selv om blomstringen for mange arters vedkommende var flere uker tidligere enn normalt.

Skjevik understreker at det er hans ansvar at vi ikke traff helt med klippingen i sommer, og han vil sørge for nødvendige avklaringer i driftsavdelingen i god tid for neste sesong.

Det har vært kritiske utspill mot kantklippingen i pressen i sommer. Driftsavdelingen vil se nærmere på rutinene.

Krøsus krever store ressurser fra Administrasjonen:

Regn med redusert service framover!

Regn med at det blir lavere service-nivå enn vanlig fra administrasjonsavdelingen i en periode framover! Nå går Krøsus-prosjektet inn i sluttspurten. Fra nyttår skal det nye økonomistyringssystemet ha overtatt for det alderdommelige, men velprøvde, PBR. På administrasjonsavdelingen vil svært mye av tiden framover gå med til å få "det store hamskiftet" til å skje så smertefritt som mulig.

Erik Thomassen

EDB-seksjonen er i løpet av sommeren styrket med ett årsverk gjennom Marianne Larsen Enstads engasjement. Av de totalt 2,75 stillingene man nå disponerer til drift av EDB-anlegget, vil to være fullt belagt med opplæring for Krøsus utover høsten - Vi kan risikere at bare de aller mest preserende problemene kan tas i denne perioden, sier Arnfinn Bentzen, og ber brukerne ha forståelse for dette.

I slutten av november vil det bli montert en ny maskin, en IBM RS-6000 som skal kjøre Krøsus-programmene. - I den forbindelse kan det bli visse kapasitetsproblemer i forhold til serveren, sier Arnfinn. Utpå nyåret skal så den eldste ND-maskinen, Mars, fases ut. Dette vil også føre til merarbeid for EDB-seksjonen med lavere service-nivå for brukerne som resultat i en overgangsperiode.

Mars er biltilsynets maskin og programvaren her vil bli lastet over på de andre maskinene. I en periode må brukerne regne med en del problemer, men senere vil det merkes at bedre maskinkapasitet gir kortere responstid, særlig på lokale databaser.

- Hjulene må vi jo holde i gang, sier Svein Skadal på økonomiseksjonen, men noe mer enn det kan ingen regne med i tida som kommer. Seksjonen vil ha minst tre hele stillinger knyttet opp mot gjennomføringen av Krøsus. - Særlig mot slutten av året regner vi med at det kan bli tøft, sier Svein. Økonomi er styrket med én stilling i gjennomføringsfasen; Annette Avner er engasjert på regnskap

fram til sommeren. I tillegg kan det bli behov for å engasjere i en halv stilling til, opplyser Skadal.

Den tredje seksjonen på administrasjonsavdelingen som er tungt belastet framover, er Personal. Eva Borge, som til vanlig er sentral bl.a. i de fleste ansettelsessakene, er systemansvarlig på Total lønn- og personal 2000 - det ene av delsystemene i Krøsus. Også Bente Huseby og Anne Hov er sterkt involvert i Krøsus, og Eva ber folk ha forståelse for at det kan bli vanskelig å få kontakt med personal framover - og kanskje særlig i gjennomføringsfasen over nyttår. Forhåpentligvis kan imidlertid ansettelsessakene foregå med den framdriften som er vanlig.

Her er Krøsus-teamet:

Prosjektansvarlig: Per Vaadal

Prosjektgruppe:

Prosjektleder: Svein Skadal
Sekretær: Marit Skudal
Bemanning: Eva Borge
EDB-drift: Arnfinn Bentzen
Informasjon: Erik Thomassen
Opplæring: Anne Hov
Organisasjon: Tore Solberg

Brukerstøtter:

Administrasjonen:
Wenche Andersen, Bente Huseby
Anlegg: Kai O. Larsen,
Anlegg: Stein Linnestad
Drift (ute/lab): Elisabeth Bratås
Drift (vegktr): Marit W. Dahl
Drift (vegktr): Christ Heimdal

Maskin: Frank W. Larsen
Plan: Helge Holen
T&K: Anne Grethe Friberg

Systemansvarlige:

TLP 2000: Eva Borge
TLP 2000: Inger Engelsen
NIT-Økonomi:
Wenche Andersen
NIT-Økonomi: Marit Skudal

EDB-driftsansvarlige:

Norma Enes
Marianne Larsen Enstad

Kontaktgruppe:

LO: Jostein Birkeland
AF: Anne M. Økstad
YS: Anne Mai Presthaug

Dette er Krøsus!

Krøsus består av systemer for økonomi, personal og ressursregistrering. Disse er NIT-Økonomi, TLP 2000 og Ressursregistrering. I tillegg kommer en spesialtilpasset kassefunksjon med registrering mot både TLP 2000 og NIT-Økonomi. Disse systemene skal erstatte nåværende PBR og PAS og utgjøre EDB-delen av Statens vegvesens økonomiske styringssystem.

NIT-Økonomi er i utgangspunktet et komplett økonomistyringssystem som får tillegg av system for lønn og personal samt ressursregistrering. Det er sammensatt av moduler som enten kan kjøres hver for seg eller i sammenheng. NIT-Økonomi er følgende funksjoner definert: internt regnskap (produksjonsstyring), eksternt regnskap, prosjektregnskap, materiellregnskap, ordrefakturerings, kundesreskontro, innkjøp og leverandørreskontro.

TLP 2000 er et lønns- og personalsystem som dekker personalfunksjonens totale ansvar og oppgaver. Hovedmodulene i systemet er lønn, personal og fravær. I tillegg er det et felles ansattarkiv.

Ressursregistrering. Formålet med dette systemet er å registrere ressursforbruk og produserte mengder. Systemet fungerer som et forsystem til NIT-Økonomi, og overfører og posterer i Hovedboken. Modulen utvides til ressursregnskap hvor grunnlagsinformasjon som ikke overføres til NIT-Økonomi lagres, primært avregningsmengder.



Krøsus angår noen mye og andre lite, men alle noe.

Lurer du fortsatt på hva Krøsus er for noe? Det nye økonomistyringssystemet vil berøre omtrent alle i etaten på en eller annen måte. Noen blir så sterkt berørt at de må tilbringe uker, ja kanskje måneder på skolebenken. Andre kan klare seg med å sette seg inn i nye rapporteringsskjemaer. I denne artikkelen presenterer vi datasystemet Krøsus, men husk på at Krøsus-prosjektet er mye mer. Systemet åpner nye muligheter til effektiv målstyring og i forlengelsen av det får vi en avklaring av ansvars- og myndighetsforhold som medfører økt delegering og større ansvar lenger ned i organisasjonen.

Kasse er ikke et eget system, men en samling funksjoner "utlånt" fra TLP 2000 og NIT-Økonomi. Kasse bru-

kes av kassaansvarlig, og typiske oppgaver er å betale fakturaer, motta innbetalinger, gi ut reiseforskudd og

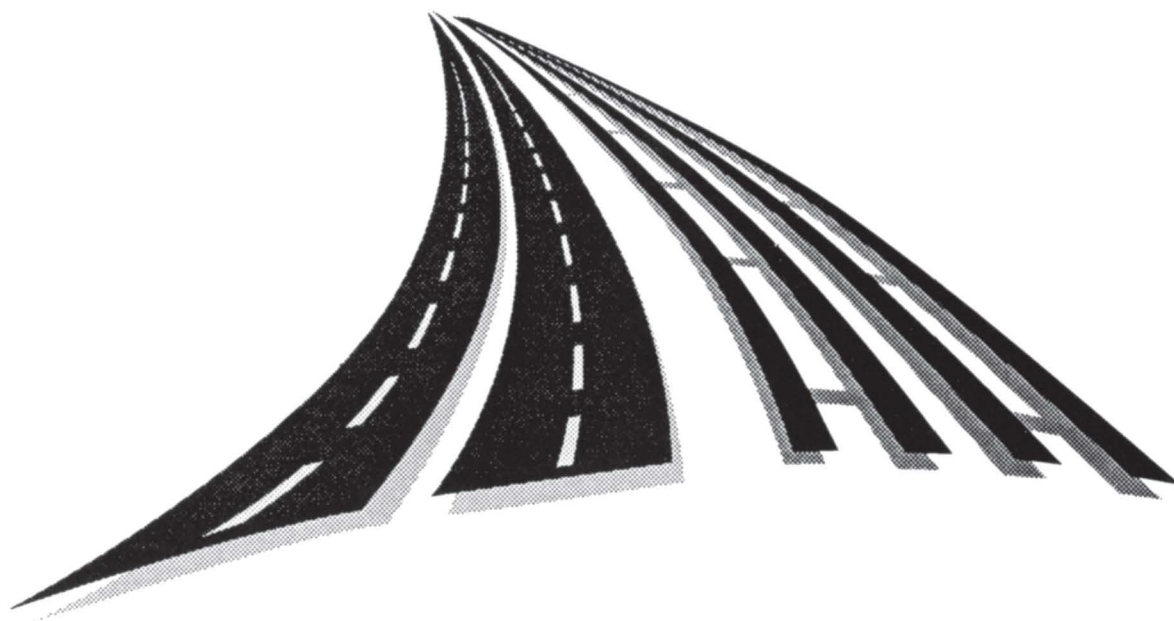
lån på lønn. Kasse har tilgang på data fra nødvendige moduler; lønn i TLP 2000 samt Kunde, Leverandør og Hovedbok fra NIT-Økonomi. Når kassa avsluttes oppdateres de aktuelle modulene, og nødvendige posteringer gjøres i Hovedboka.

ANPROD integreres som et forsystem til NIT-Økonomi. Plantall utarbeidet i ANPROD kan overføres til NIT-Økonomi for budsjett- og produksjonsoppfølging. ANPROD benyttes av Anlegg og Drift.

MPROD er et vedlikeholds- / utleiesystem for maskiner og utstyr. Det skal brukes av maskinavdelingen og fungere som et forsystem til NIT-Økonomi. Kravspesifikasjonen til utvikling av MPROD ble ferdig i juli. Vegdirektoratet har som målsetning at utleidedelen av systemet skal være operativt fra nyttår.

NIT-Økonomi består av flere moduler. Hovedbok er det "sentrale lagringsstedet" i krøsus-systemene. Data som legges inn i andre moduler må for en stor del overføres og posteres i hovedboka. Hovedboka inneholder kontostreng, budsjett og prosjektregister. Kontostrengen er kjernen i systemet. Den er et sett av nøkkelbegreper som inneholder de opplysningene man ønsker koplet opp mot en pådratt kostnad/inntekt.

I budsjettdelen av Hovedboka legges alle budsjett og plantall inn. Planlegging vil kunne gjøres direkte i Hovedboka, men også gjennom forsystemer som ANPROD.



NY E18 OG VESTFOLDBANE Kobbervikdalen - Bergsenga

Bane og veg med felles infobrosjyre

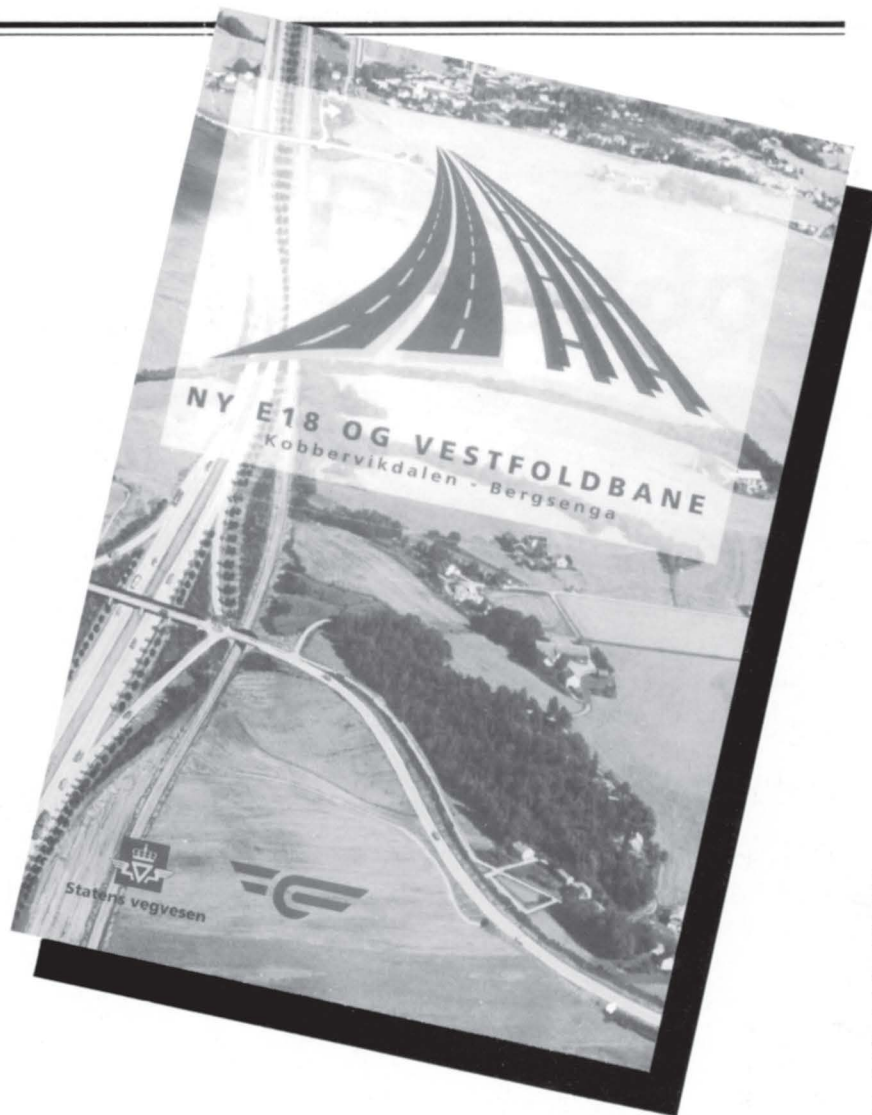
Samarbeidsprosjektet på informasjonssiden mellom NSB og Statens vegvesen begynner å bære frukter. Vi gir i disse dager ut en brosjyre som viser dette unike samarbeidet. Det er Statens vegvesen Vestfold som har ansvaret for en brosjyre som skal distribueres til alle berørte grunneiere og ansatte i etatene og andre interesserte.

Jorun Sætre Bringaker

Prosjektfellesskapet mellom NSB, Statens vegvesen Buskerud og Statens vegvesen Vestfold gir i disse dager ut en felles brosjyre som i bilder og tekst informerer om dette prosjektet. Samarbeidet gjelder bygging av ny E18 og Vestfoldbane. Det er Statens vegvesen Vestfold som er ansvarlig for denne

brosjyren og som har endel av infoansvaret i dette prosjektet. Det gjelder også skilting langs veg og bane og utførelse av diverse andre informasjonstjenester knyttet til anlegget. Til dette prosjektet er vi kommet fram til en felles logo for bane og veg. Denne logoen kommer vi til å finne igjen på diverse ting produsert på fellesriggen i Kobbervikdalen. Der skal prosjektledelsen etterhvert ha sitt kontor. I dag er det bare prosjektlederen for anlegget i Buskerud Kjartan Hove som er på plass sammen med anleggsfolk fra Buskerud. Som tidligere nevnt i Vestfolder'n er det Leif Kjølén fra Vestfold og Per Odd Jacobsen fra NSB BANE, Region sør som er prosjektansvarlige.

Samarbeidet er opprettet mellom NSB BANE, Region Sør, Statens vegvesen Buskerud og Statens vegvesen Vestfold og det gjelder dobbeltsporet jernbane og 4-felts motorveg i Skoger og nordre Sande. Statens vegvesen skal stå for arbeidet med motorvegen og underbygging av jernbanetra-



Statens vegvesen Vestfold er ansvarlige og har produsert informasjonsbrosjyren for prosjektfellesskapet ny E18 og Vestfoldbane.

seen, mens NSB tar seg av overbyggingen og jernbaneinstallasjonene. Veganlegget E 18 er kostnadsberegnet til 480 mill. kr og av dette utgjør jernbandedelen 130 mill. kr.

Vestfoldbanen er i dag en av landets mest lønnsomme jernbanestrekninger og etter at InterCity-tog ble innført i 1978 har trafikken øket sterkt. På strekningen med Drammen og Sande er det en høy trafikkbelastning, nemlig ca. 4000 personer pr. dag og trafikken er fremdeles økende. For å møte den økende etterspørselen ønsker NSB å bygge ut Vestfoldbanen med dobbeltspor på hele strekningen og med en kurvatur som gjør det mulig å føre fram tog i 200 km/t. I planene er det også lagt inn ønske om en sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Når anlegget med nytt dobbeltspor mellom Kobbervikdalen og Bergsenga er ferdig vil dette redusere reisetida noe og bedre regulariteten på Vestfoldbanen.

over nye E 18 ved Gunnarsrud i Kobbervikdalen (Buskerud). Ved Berg skal det bygges bruer over et villtrekk. En vegkryssing og tre driftskryssinger for jordbruket på eksisterende jernbane-

linje stenges. Det skal bygges tversgående bruer ved Gundesølina, Underølina og Bergsenga og driftsundergang ved Granvold i Kobbervikdalen.



Jernbanen skal føres i en 130 m lang bru *Statens vegvesen Vestfold bygger kulvert over NSB ved Bergsenga.*

Ferske fjes:

Inger jobber med innkjøp



- Jeg liker meg godt på vegkontoret, miljøet her er godt og det er viktig for meg, sier Inger T. Pedersen til Vestfolder'n. Hun er ny i Statens vegvesen Vestfold og jobber halv stilling med innkjøp som arbeidsområde.

- Jeg trives allerede veldig godt, sier Inger T. Pedersen som er vår nye medarbeider på innkjøp

Jorun Sætre Bringaker

Etter å ha vært innom mange forskjellige bransjer har hun nå havnet i Vegvesenet. - Jeg synes jobben så interessant ut og det var hovedgrunnen til at jeg søkte den, sier Inger T. Pedersen og legger til at hun allerede nå etter så kort tid trives veldig godt. - Jeg har drevet med innkjøp før og ser muligheter på innkjøpssida og håper å komme bort i mange forskjellige ting, sier Inger videre.

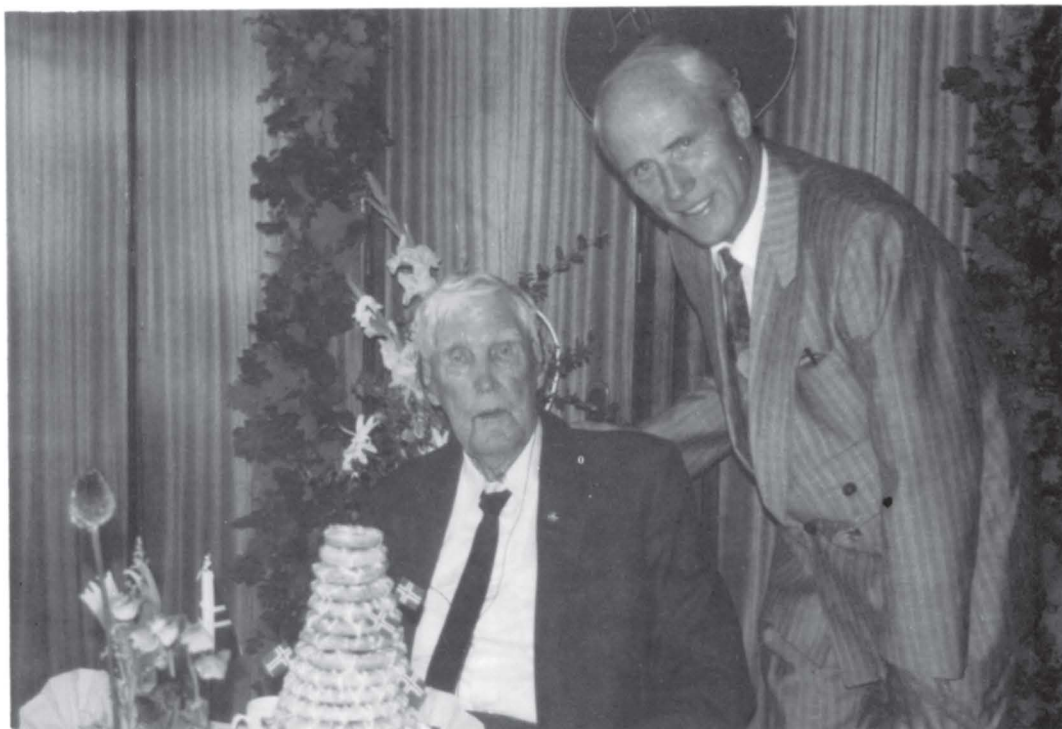
Hun begynte i mai i år og har ikke helt kommet igang enda. Det var veldig

mye å sette seg inn og ta igjen før hun nå føler at hun er ajour og klar til full satsing.

Arbeidsoppgaver som rabattavtaler, garantier og noe jobbing sammen med Tom Skarre når det gjelder anbudene er noe av det som Inger skal drive med. Hun har fra tidligere godt kjennskap til økonomi, regnskap og salgsvirksomhet. Disse erfaringene har hun med seg fra private firmaer. Hun har også jobbet seks år i en software/hardware bedrift.

I tillegg til jobben går hun på skole om kvelden. Hun tar BI med fagene finansregnskap/finansanalyse og organisasjonsteori. - Jeg liker godt å gå på skole og det passer godt sammen med en 50% jobb, sier Inger og legger til at hun på litt lenger sikt kunne tenke seg å jobbe noe mer. Inger er ei aktiv jente og har drevet med aerobic og liker å gjøre ting med hendene. Til slutt kan vi legge til at hun bor i Horten og synes det er trivelig å jobbe i Tønsberg.

Arnt Lien - sprek 100 åring



- Vi i Statens vegvesen Vestfold er stolte over å være med å feire en 100-åring, sier vegsjef Johan Lepperød til Arnt Lien i sin tale ved bordet på den store dagen 8. august.

Johan Arnt Lien, ja det er litt av en spreking! Søndag 8. august fylte han 100 år. Den store dagen ble feiret med kalas på Fagertun sammen med den nærmeste familie og representanter fra Statens vegvesen Vestfold.

Jorun Sætre Bringaker

- Vi i Statens vegvesen Vestfold er stolte over å ha en så sprek jubilant blant oss, sa vegsjef Johan Lepperød i talen sin til Lien og la til at det er første gang en Vegvesenansatt har nådd en slik anseelig alder som 100 år. - Lien har alltid vært en aktiv mann og har de siste årene vært med på pensjonistturene våre, sa Lepperød videre og jeg husker spesielt "takk for maten talene" gjennom årenes løp. - Jeg husker spesielt da han takket for maten på pensjonistturen til Lillehammer for to år siden. Johan Lepperød overrakte Lien en sykkelpin og mente han gikk foran som et godt eksempel for vår sykkeletat. Men den gang Lien syklet i jobben som vegvokter i Våle hadde han ikke noe valg, det måtte bli sykke, det var det som var framkomstmiddelet den gangen.

Itillegg til vegsjef Johan Lepperød var Kristoffer Dannevig og Annlaug Wold fra Statens vegvesen Vestfold til stede ved dette jubileet. Lien var i strålende form og hadde hatt mottakelse hele dagen. Selv om han nå hører litt dårlig liker han å prate med folk og spesielt folk som har med Vegvesenet å gjøre. Mange historier har han også på lager og forteller dem gjerne. Han har en utrolig god hukommelse, husker meget godt et ras som gikk i Holmestrand i 20-årene da han varslet både egne ansatte og NSB før raset gikk og fikk avverget en stor katastrofe. Første jobben han hadde i Vegvesenet husker han også veldig godt og har gjennom årene fra 1927 til slutten på femtitallet hatt mange spennende oppgaver i etaten. Han var med på å bygge fundamentene til den første Vrengen bru og husker åpningen av brua i 1932 veldig godt. Formann var han også da Vegvesenet i Vestfold asfalterte sin første strekning fra Kanalbrua til Nøtterøy kirke.

Arnt Lien er født og oppvokst i Våle og bodde der til slutten av 60-årene da han flyttet til Tønsberg. Nå bor han på Fagertun og liker seg godt sammen med sine sykepleiere som han spøker og ler sammen med.

200 år siden veggen langs sjøen til Holmestrand kom



I år er det 200 år siden Kongevegen ble lagt langs Holmestrandsfjellet fra Bogen og fram til byen. Dermed kunne den stupbratte Angerskleiv (med stigningsforhold 1:3) nedlegges som kjøreveg. Dette var en milepæl i Vestfolds veghistorie, som vel kunne ha vært en jubileumsfeiring verdig.

Erik Thomassen

Tidligere plansjef Eilef Hellem forteller i en av sine

artikler om Vestfolds veghistorie:

"En passasje gikk fra gammel tid over Hanekleiva til indre deler av fylket og førte også videre over "Lardalsslepa" til Lågendalen og videre til det gamle Grenland - det senere Skienssystem". En annen og viktigere overgang førte opp Angerskleiv mellom Sande og Botneplatået og videre mot Tønsberg og de ytre deler av fylket. Utenom fjellet langs med sjøen var det altså ikke framkommelig..

Angerskleiv er nevnt allerede i "den røde bok" fra 1390-årene og var allerede da beryktet i vide kretser som en ytterst lei og besværlig veg. Ved forbindel-

se med Oslo og Østlandet ellers var det i gammel tid mye vanlig å unngå dette avskrekkelige vegparti ved å ta sjøvegen til Horten. Fra Horten var det lett å følge Raet videre, der det fra eldgammel tid hadde vært ferdsel etter en tørr og flat veg.

Det var Peder Anker, godseier og Generalveiintendant, som satte i gang arbeidet med veggen utenom Holmestrandsfjellet. Greven på Jarlsberg, som også var amtmann, hadde også tanker om om å komme fram med en veg utenom fjellet nord for Holmestrand, men grevens ingeniører hadde hevdet at dette var en umulighet.

Vegen langs sjøen fra Bogen til Holmestrand ble åpnet i 1793. Den avløste Angerskleiv og ble i utgangspunktet betraktet som umulig å bygge på grunn av de vanskelige terrengforholdene.

Når Peder Anker gikk i gang med oppgaven oppfattet Greven det som en utillatelig innblanding. Tiltaket vakte "grevens missfornøyelse" - som det het et sted - men det vakte også hans bitreste vrede.

Men det ble veg utenom Holmestrandsfjellet og den ble ferdig i 1793. Veggen ble både smal og bakket og kostbar både i anlegg og vedlikehold, med stupbratte fjellsider og til dels høye murer på dypt vann. Det ble imidlertid en ny epoke for Kongevegen gjennom Vestfold - nå uteb den slitssomme og uhyggelige Angerskleiv. Videre fra Holmestrand kom hovedvegen nå til å gå opp en bratt Søndrekleiv - "Nyvegen" kom på et enda seinere tidspunkt. Fra Grefsrud og videre var det altså å følge Vålevegen." Først i 1923 ble så veggen videre fra Holmestrand langs sjøen til Mulvika og videre til Nykirke åpnet.

Det pussige er at nettopp i jubileumsåret for veggen langs fjellet, ble det endelig bestemt at stamvegen heretter skal opp på og bak platået igjen. Det er mange årsaker til dette, men en av dem er at terrengforholdene langs fjellet ville gjøre en veg der - om ikke "umulig", så ihvertfall kostbar å bygge.

Vegvesenets nye flaggskip på plass



- En ny VW Caravelle er snart på plass i kjelleren på vegkontoret til disposisjon til alle i etaten, sier Gunnar Eriksen ved maskinsentralen på Ås.

Dette er en prøveordning på to år. Bilen er utstyrt med aircondition og fire-trinns automatgear og det skal monteres mikroforsterker som gir mulighet til å prate i mikrofon. Bilen skal også utstyres med radio for trafikkmeldinger.

Maskinavdelingen skal stå ansvarlig for bilen og leieforholdet. Det skal gjøres henvendelse til maskinavdelingen og Gunnar Eriksen for leie av bilen, men bilen skal stå i kjelleren på vegkontoret og vaktmesteren skal ha det daglige ettersyn med den. Den tidligere "kontorbilen" som alle kunne kjøre er nå borte og erstattet med en som bare de som har sertifikat for minibuss kan kjøre.

Gunnar Eriksen tror at behovet for en slik stor bil er til stede og håper at den skal bli brukt ved reise til og fra kurs, befaringer osv. Det er altså lagt opp til at den kan brukes av alle i Statens vegvesen Vestfold.

- Nå kan små grupper på fra to til elleve personer reise på tur i samme bil og oppleve ting sammen, sier oppsynsmann Gunnar Eriksen ved Ås vegstasjon til Vestfolder'n. I disse dager er en ny 11-seter VW Caravelle GL blitt klargjort på verkstedet på Ås.

Jorun Sætre Bringaker

- En bil som kan frakte opp til elleve personer har lenge vært et ønske fra administrasjons- og maskinavdelingen, sier Gunnar Eriksen. Den nye VW Caravelle GL er nå ferdig klargjort og står til disposisjon for alle avdelingene i Statens vegvesen Vestfold.

Selv om det under behandlingen av denne saken har vært noe dissens om behovet for en slik bil er det nå enighet om bruken og plasseringen av den. Den skal stå i kjelleren på vegkontoret og kunne disponeres av alle som har sertifikat for minibuss.

Squasj-spilling

Vi starter opp igjen mandag 27. september. 1/2 times spill gir god mosjon! Nye og gamle spillere - ta kontakt med Ulf Haraldsen, tlf. 33 37 17 13 for mer informasjon og reservering av bane. Innen 17. september.

Rusletur med historisk ettertanke



Lokalhistorikeren Alf Breda fortalte på en artig måte historien til Borrehaugene til en interessert turgjeng.

Årets rusletur som Historielaget i samarbeid med Vega arrangerte trakk ikke så mange folk, men vi som var med hadde en meget interessant tur. Med noe forbedring av historiekunnskapene om Borrehaugene ruslet vi Kyststien til Rørestrand camping og opp til miljøtunnelen på anlegget Horten/Borre der vi avsluttet med grilling.

Jorun Sætre Bringaker

Lørdag 14. august var det fint vær, akkurat passe temperatur for en vandring ilagt noe kultur godt blandet med trim og sosialt samvær. Historielaget i samarbeid med Vega

arrangerte familieutflykt med start ved Steinbrygga i Borre.

Første post på programmet var en vandring i Nasjonalparken i Borre sammen med lokalhistorikeren Alf Breda som fortalte oss mye interessant om Borrehaugene. Nasjonalparken består av fem hauger og to røyser. Gravhaugene har blitt plyndret tidligere, det kan vi se av søkket på midten på et par av haugene. Det ligger også en steinrøys der som det ikke har vokst ugrass eller annet på i løpet av de 1000 årene den har ligget der, merkelig synes vi.

Etter den kulturelle delen gikk vi langs vannet, langs Kyststien bort til Rørestrand camping. Det var godt og varmt denne dagen og de fleste av oss følte at vi fikk en liten trimøkt på 2-3 km. Da vi kom opp til Miljøtunnelen ble vi informert om anlegget av Gunnar Hasle. Han hadde

rigget seg til noen meter inn i tunnelen med skrivebord og overhead. Så gikk vi sammen med Hasle gjennom tunnelen og tok takvegen tilbake til søndre tunnelåpning.

Der var det sørget for grill (varm) og et bord dekket med det mest nødvendige når en skal grille. Maten hadde vi med selv, men vi forsynte oss med salat, dressing, sennep og ketchup. Etter grillmåltidet var det hjembakte kaker og kaffe. Hvem andre enn Mary Kristensen hadde fått istand alt dette? Jeg har lyst til å trekke fram henne fordi hun på en fantastisk måte hadde lagt opp dette. Det var innen tisfristen nemlig bare meldt seg fire personer til denne turen. Mary ga ikke opp, men laget salat og ordnet kaker slik at vi alle fikk smake. Vi var 25-30 personer som stilte opp på denne interessante og koselige turen. Takk Mary!!

HMS

Det er mye lettere
å se til høyre og
venstre enn å se
inn i seg selv.

Godordet

HMS

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

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

Nye lærlinger

Den 16. august startet det to nye lærlinger hos oss. Begge har tre år på yrkesskolen bak seg, og vil være hos oss i ca. ett år før de skal ta fagprøven.

Jørgen Pettersen er fra Sandefjord og arbeider i område 3 fram til 30. august. Etter dette skal han være på brulaget, E 18 Nord. Fordypningsområde er forskaling.

Nils Erik Engelbretsen kommer fra Hvasser. Han er sammen med Allan og Trond på Nøtterøy/Tjøme til 30. august. Bruvedlikehold hos Finn Malmquist blir hans arbeidssted etter dette. Fordypning er forskaling.

13. september kommer Helge Fristad. Han har samme bakgrunn som de to andre, og skal arbeide i område 3 i to uker, før han starter på sykkelbyprosjekter i Tønsberg. Helge kommer fra Sandefjord og har valgt anleggsteknisk arbeid/grunnarbeid som sin fordypning.

De fleste av dere har hatt, eller har, kontakt med lærlinger i det daglige arbeidet. Hjelp til slik at de får vettuge arbeidsoppgaver - de tar sin utdanning hos oss - og vi skal sørge for at de får et så godt grunnlag som mulig.

HMS - håndbøker

Arbeidet med avdelingenes egne håndbøker er startet opp. Hver avdeling er selv ansvarlig for å utarbeide denne.

Det er etablert et koordineringsutvalg med en representant fra hver avdeling - i tillegg til Tore Kaurin og undertegnede.

Dette utvalget skal koordinere arbeidet mellom de forskjellige avdelingene - slik at dobbelt arbeid unngås i så stor grad som mulig - og slik at grunnprinsippene i arbeidet er så ensartet som mulig. Håndbøkene skal være ferdige til 1. desember i år.

Felles for bøkene er at det blir laget et eget ark for de arbeidsoppgavene avdelingen selv mener er de farligste/mest utsatte. Arkene vil bl.a. inneholde hvilke regler som gjelder for arbeidsoppgaven, hvem som er ansvarlig for at arbeidet utføres riktig, og hvilke spesielle ting man må være spesielt oppmerksom på.

Bøkene vil bli delt ut til de arbeidssteder/ansatte som avdelingen selv mener bør ha dem.

Martin Pedersen

HMS

HMS

Det skjer i september

Velferdstur 3. september.

Administrasjonsavdelingen har konferanse 8. - 9. september, tema: Avdelingen i forandring.

Søkerkonferanse 14. - 15. september.

Planavdelingen:

E18 nordre Vestfold: Vegsjefen fatter detaljplanvedtak på parsellene Gutu - Hallan og Hallan - Hanekleiva i Sande. Byggeplanarbeid for to felt startes opp på de samme parsellene. Detaljplanarbeidet (grunnlag for reguleringsplan) startes opp på parsellen Hanekleiva - Island (Hillestad).

Driftsavdelingen:

Område 01: Det skal settes opp kantstolper på riksveg 35 fra Fossan til Buskerud grense før høstmørket begynner å gjøre seg gjeldende for alvor. Fornyng av fotau langs riksveg 315 gjennom Holmestrand sentrum skal fortsette. Kommunen og handelsstanden skal "spytte" noe i kassa slik at en får granit kantstein og betong belegningsstein i stedet for Spigma og asfalt på en del av strekningen.

Område 02: Riksveg 312 Gravdal - Haugan, slutføring. Riksveg 306 ved Hjerpetjønn, slutføring. Kumrømming, bankettrens, grøfterens. Lapping og fuging, Tarfikksikkerhetstiltak ved Svelvikstranda, riksveg 308 Langvika og riksveg 309 Teie Torv. Forandre avkjørsel i Semsbyen, fylkesveg 522. Oppsetting av kantstolper på

riksveg 35. Forlengelse av fortau i Åsgårdstrand, riksveg 311. Oppsetting av rekkverk.

Laboratoriet: Bæreevne måling, spor og jevnhet. Asfaltanalyse masse og hulrom. Uttak av prøver. Div. labarbeid. Teknisk kvalitetskontroll: MPG Størgt. Horten, E18 Gutu-Bergsenga, RV 19 Horten-Borre, RV 303 g/s-veg Sundene, RV 301 Solli-Stavern g/s-veg, FV 163 Verningen-Tjølling krk. Bergsenga 2. Div. kloridmålinger. RV 301 Nauftjønn, FV 101 forl. Elveveien Skilt: FV 560 Sørby-Borgeskogen, FV 522 Skjee krk., RV 303 Gloppe, RV 19 Horten-Borre.

Anleggsavdelingen:

FV 163 Korsrød-Tjølling. Entreprenørarbeid med opprustning av 3800 m av Håkestadvegen til 10/8 tonns bæreevne og utbygging til klasse S1. Planlagt byggetid er ett år.

E18 Nord: Bergsenga II kulvert over NSB: Vingemur forskales, armeres og støpes. Brurekkverk settes opp på kulverten. **Bergsenga I bru over E18:** Pelingen for brua gjøres ferdig i begynnelsen av september. **Hole øst:** I slutten av september begynner vi på det første landkaret.

RV 19 Horten-Borre: Skilting og merking utføres. Plantearbeid pågår. Støyskjermer fullføres. På miljøtunnelen gjøres portalene ferdig. Elektroarbeidene i tunnelen fortsetter. I siste halvdel av september foretas fresing og legging av membran på bunnplate. **RV 40 Brufoss bru (søndre) over Lågen:** Reparasjon av ishud, rekkverk og dekke samt utbedring av fuger foretas. **RV 304 Sundgapet bru:** Steinreir, sår og skader på pillar repareres.

Biltilsynet:

Innsjutt på "Stempel-ordning" førerkort. Siste frist 30.9. for innehavere av kl. B førerkort tatt etter 1.4.79 (fram til 30.9.92). Det forventes en førerkortproduksjon opp mot det tredobbelte av et normalår, dvs. 4-5000 førerkort i Vestfold. Høstseminar for kjørelærere og biltilsynspersonell på Granerød Hotell 9.-10.9.

Gratulerer

50 år:

Nils Gunnar Aas, 11. september

Odd Arntzen, 23. september

70 år:

Sigurd Solli, 2. september

Olav Aas, 3. september

Kristian Gavelstad, 26. september

75 år:

Trygve Myhre, 26. september

Velkommen

Monica Jone Hansen, praktikant administrasjonsavd., fellestjenesten

Anette Werkland, avd.ing planavd. (3 års engasjement)

Anette Avner, kontorfullm., administrasjonsavd. (vikar)

Per Olav Laukli, avd.ing. planavd. (3 års engasjement)

Helge Fristad, lærling

Jørgen Pettersen, lærling

Nils-Erik Engelbrethsen, lærling

Endring av arbeidsområde:

Trude Fjelberg, kontorfullmektig, administrasjonsavd., fellestjenesten, (vikar) tidligere engasjert i Biltilsynet Larvik.