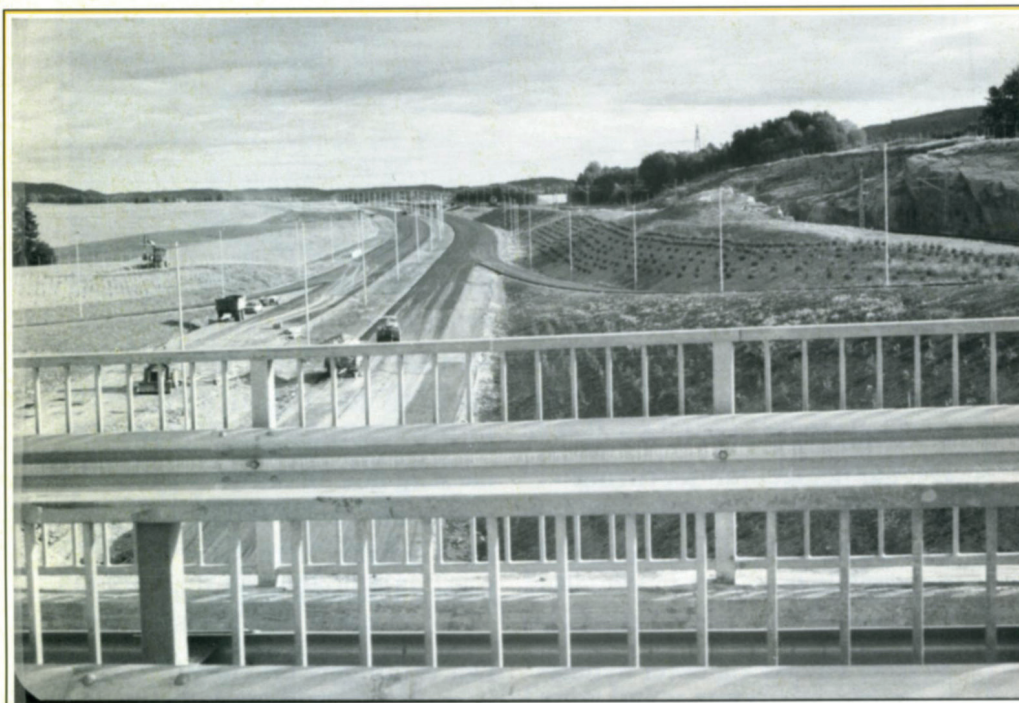


Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 1, 24. årgang, 23. april 1997

Klarsignal for bompenger?



Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007: Bompenger kan sørge for fire felt til Gulli i 2007. Vegplanen legges fram for Stortinget til behandling før sommerferien.

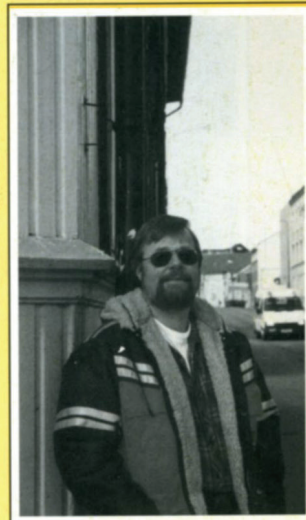
Samferdselsdepartementets forslag til vegplan for perioden for de neste 10 år inneholder store nyheter for Vestfold. Departementet går inn for bygging av bompengefinansiert firefelts motorveg fra Sande i nord til Gulli ved Tønsberg i syd. Samtidig legger vegplanen opp til en halvvering av midlene til gang- og sykkelveger, trafiksikkerhet og miljøtiltak.

Se side 5

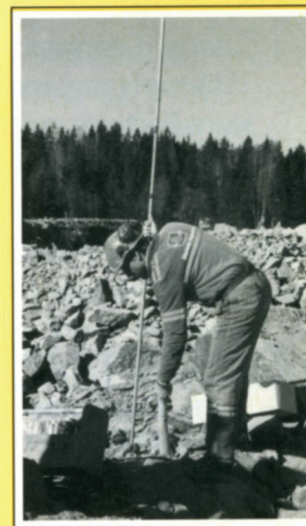


Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04



**Vegvesenet tar
nye utfordringer
side 6**



**Kvalitet i sikte
for produksjon
side 8 og 9**

*Neste nummer:
mailjuni*

Vestfolder`n

Internavis for
Statens vegvesen
Vestfold



Redaktør:
Jorun Sætre

Utgiver:
Informasjonsseksjonen

Redaksjonsrådet

Johan Lepperød
Håkon Haugland
Hans Petter Sundby
Jenny Hagen
Tine Sande

Statens vegvesen Vestfold
Postboks 2004, 3103 Tønsberg
Tlf: 33 37 17 00
Fax: 33 31 43 41

Trykk: PRProduksjon A/S
Opplag: 750

Dette er historie..



"Biltilsynet" er borte og for å informere publikum har Vegvesenet laget diverse informasjonsmateriell der Stein Egil Ødegården fra Vestfold har vært frontfigur.

Etter at "biltilsynet" forsvant, har det vært tendens til navnekaos i etaten vår. Hva heter det som tidligere het biltilsynet? Hvem vet noe om dette? Vegtrafikktilsynet er nevnt, når skal vi bruke det? Det har hersket full forvirring blant våre ansatte om hva som er det nye navnet på denne delen av Statens vegvesen.

Vi leser i aviser og hører nyhetsjournalister på TV og radio bruke "biltilsynet". Det tar lang tid før dette godt innarbeidede navnet er borte. Det er kanskje ikke så rart, våre egne ansatte har ikke helt oversikten de heller.

I omorganiseringen etaten hadde i 1995, ble det besluttet at biltilsynet ikke lenger skulle eksistere som navn. Denne delen av etaten vår er nå underlagt den nye trafikkavdelingen og er dermed naturlig nok en del av Statens vegvesen. Heller ikke noe nytt navn erstatter biltilsynet. Alt heter nå Statens vegvesen.

Der vi tidligere brukte biltilsynet, skal vi nå bruke Statens vegvesen. Etaten består av mange forskjellige arbeidsoppgaver, ingen av disse oppgavene skal ha "eget" navn - alle oppgaver under samme fellesbetegnelse.

Innhold

Etatens navn	Side 2 og 3
Klarsignal for bompengefinansiering	" 5
Vegvesenet med nye utfordringer	" 6
Kvalitetsforbedring	" 8 og 9
Virus	" 12
E 18 nordre Vestfold	" 13
Ulykkesstrekning utbedres	" 14

Velkommen til:



Stein Egil viser her publikum at de skal ta kontakt med Statens vegvesens trafikkstasjon for å få utført oppgaver knyttet til trafikkant, kjøretøy og eksisterende vegnett.

Det er trafikkavdelingen vi snakker om. Denne avdelingen har ansvar for alt som er tilknyttet trafikanten, kjøretøyet og det eksisterende vegnett. Lederen for avdelingen, trafikksjefen, har kontoret sitt på vegkontoret. Trafikkstasjonene i fylket er underlagt han. På trafikkstasjonene kan publikum få utført de samme oppgavene som det tidligere biltilsynet utførte - pluss myndighetsfunksjoner i forbindelse med vegnettet.

Trafikkstasjonene finner publikum på samme sted som de tidligere biltilsynsstasjonene. Men dagens trafikkstasjon er noe langt mer enn den gamle biltilsynsstasjonen. Henvendelser angående ny avkjørsel, klage på dårlig snøbrøyting, spørsmål i forbindelse med skilting osv. skal rettes til trafikkstasjonene.

De tradisjonelle vedlikeholdsoppgavene på vegen blir ikke utført av folk fra trafikkstasjonen. Disse oppgavene er det produksjonsavdelingen som tar seg av. Men vegfolka på trafikkstasjonene bestemmer hva som skal gjøres og inngår avtaler med firmaer som skal utføre oppgaver for oss. I noen fylker er trafikkavdelingens trafikkstasjon og produksjonsavdelings vegstasjon plassert sammen. Dette blir nå kalt en veg- og trafikkstasjon.

Vegtrafikktilsyn - hva er det? Det er nå innført et nytt begrep i Statens vegvesen. Dette har framkalt en del frustrasjon blant våre ansatte. Begrepet vegtrafikktilsyn erstatter **ikke** biltilsynet. Det er det tydeligvis mange som har trodd. Vegtrafikktilsyn er ikke noe navn, det er en betegnelse på oppgaver som utføres på

trafikkstasjonen. Det kan sammenlignes med f.eks. vegskilting og vegmerking. **Det er ingen som er ansatt i vegtrafikktilsynet.** Ordet skal kun benyttes i begrensede sammenhenger. Når folk fra trafikkstasjonen er ute på "oppdrag", kan takskilt på bilen og vernevester benyttes. På dette skal det stå "vegtrafikktilsyn".

Det var kanskje vanskelig å holde tunga rett i munnen i starten, men de ansatte i etaten bør kjenne til bruken av både navn og betegnelse nå og for framtida.

Vegsjefens spalte

Oppgaver og utfordringer gitt for de neste fire år

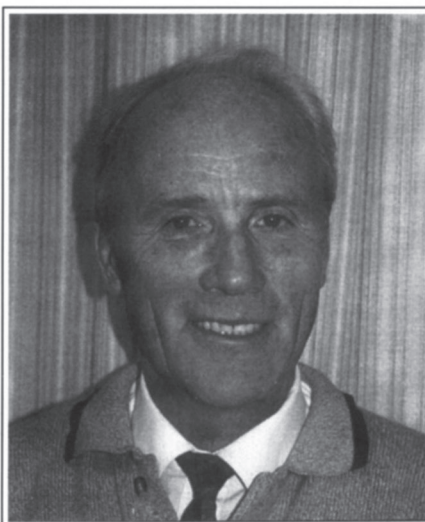
Av vegsjef Johan Lepperød

Budsjettforslaget for 1998 er ferdig fra vår side. Forslaget er på høring hos forskjellige instanser i fylket og ender opp i Fylkestinget i juni. Etter behandling i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, er det Stortinget som tar den endelige avgjørelsen i desember. Budsjettet for fylkesvegene har sin tilsvarende prosess, og det er Fylkestinget som vedtar fylkesvegbudsjettet i begynnelsen av desember.

Siden 1998 er det første året i neste vegplanperiode, er budsjettbehandlingen denne gang spesielt spennende. Rammer og retningslinjer fastsetter Stortinget før sommerferien, som grunnlag for Handlingsplanen for 1998-2001. Handlingsplanen sluttbehandles av Fylkestinget samtidig som Stortinget sluttbehandler Statsvegbudsjettet for 1998. Og dermed er oppgavene og utfordringene gitt for de nærmeste fire år. Vegplanen skal revideres igjen i år 2001.

Utarbeidelsen av NVVP 1998-2007 var omfattende, ga godt grunnlagsmateriale og skapte store forventninger. Det kan bli vanskelig å forklare beskjedne rammer når behovet er så stort, særlig gjelder det riksvegnettet utenom E 18.

Når vi ber om ytterligere 110 mill. kr til ny E 18 i 1998, har det sin årsak i for lave bevilgninger og rammer for hhv. 1997 og 1998 samt at vi av praktiske og miljømessige grunner foreslår å bygge begge løpene i to miljøtunneler (Island og Løvald).



Målet står fast: Til Helland i november år 2000.

Takker være press over lengre tid, har Kopstadkrysset fått sin plass i vegplanmeldingen og er dessuten med i budsjettforslaget for 1998. Krysset kan stå ferdig i 1999, forutsatt tilstrekkelige bevilgninger.

Vi håper nå at Stortinget godkjenner bompengefinansiering slik at firefelt kan fullføres til Helland og bygges ut videre sydover. En god dokumentasjon av behovet for firefelt vil veie tungt i argumentasjonen.

E 18-utbyggingen er av stor betydning for Vestfold og også for nabofylkene.

Faglig er "løpet" nå for det meste kjørt. Vi har fortsatt en del oppfølging i vår kontakt med Vegdirektoratet og med de politiske organer i fylket.

Strategien er klar, og vi bidrar gjerne med faglige vurderinger og fakta. Mange har hatt en særdeles stri tørn med vegplan og gjort en utmerket jobb. Den videre oppfølging blir neppe vesentlig lettere.

Som kjent har Regjeringen nå lagt fram St. melding nr. 37 (1996-97) NVVP 1998-2007 med særdeles gode signaler for E 18-utbyggingen, JA TIL FIREFELT OG JA TIL BOM, med et lite spørsmålsteget.

Selv om oppmerksomheten i stor grad dreier seg om utbyggingen av E 18, fortjener innsatsen vår på det øvrige vegnett minst like stor oppmerksomhet. Vår innsats overfor trafikant og kjøretøy vektlegges stadig sterkere, noe Stortingsmeldingen klart bærer bud om. Vår atferd i trafikken er avgjørende for utviklingen, sikkerheten og miljøet. Derfor er det gledelig at Departementet i Stortingsmeldingen så sterkt signaliserer økt innsats på disse områdene. For vår del betyr det en videreføring av vår satsing på disse områdene over flere år. I så måte er det beklagelig at meldinga ikke i tilstrekkelig grad følger opp, med ressurser. Spesielt gjelder det investeringer på det øvrige riksvegnett. I byene er det behov for å bygge ut hovedvegsystemene av hensyn til framkommelighet, sikkerhet og miljø.

Uansett hva resultatet til syvende og sist blir, er det vår oppgave å få mest mulig ut av de ressursene vi får stilt til rådighet.

Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007:

Ja til bompenger?

Samferdselsdepartementets forslag til vegplan for perioden for neste 10-årsperiode inneholder store nyheter for Vestfold: Departementet går inn for bygging av bompengefinansiert firefelts motorveg fra Sande i nord til Gulli ved Tønsberg i syd. Samtidig legger vegplanen opp til en halvvering av midlene til gang- og sykkelveger, trafikksikkerhet og miljøtiltak i forhold til inneværende fireårsperiode. Dette til tross for departementets uttrykte ønske om økt satsing på miljø og trafikksikkerhet.

Ann Karin Midtgaard

Vegplanen passerte statsråd 18. april og legges fram for Stortinget til behandling før sommerferien.

Utbygging for mer enn 3 milliarder

Det totale finansieringsbehovet for den omtalte motorvegutbyggingen i Vestfold er 3,1 mrd. kroner, hvorav halvparten er forutsatt finansiert av staten og halvparten av bompenger.

Bompengeneinnkrevingen kan starte i 2002, etter at bomstasjonene på E18 i Buskerud og Telemark er avviklet. Et bompengeselskap eid av Vestfold fylkeskommune kan opprettes umiddelbart og allerede i 1998 oppta lån for at Statens vegvesen kan begynne planlegging og tilrettelegging for utvidelsen til fire felt.

Framdrift

Det er lagt opp til en framdrift med utbygd Kopstadkryss i 1999, to felts motorveg fra Gutu til Helland i november 2000, fire felts motorveg fra Gutu til Kopstad i 2002, to felts motorveg i Larvik nord i 2004 og fire felts motorveg fra Kopstad til Gulli i 2007.

Denne framdriften forutsetter imidlertid at de statlige bevilgningene kommer tidnok. Foreløpig mangler det 110 mill. kroner i forslaget til 1998-budsjett for at denne framdriften kan holdes.

Andre tiltak utenom E18

Statens vegvesen Vestfold får lite pen-



I Norsk veg- og vegtrafikkplan er det lagt opp til en framdrift med utbygd Kopstadkryss i 1999.

ger å bruke til politisk prioriterte områder som gang- og sykkelveger, trafikksikkerhet og miljøtiltak. Rammene blir dramatisk redusert samtidig som Vestfold har landets største trafikkvekst. Departementets forslag til ramme i vegplanen ligger langt under det Vestfold hadde foreslått og som fylket og kommunene har hatt til uttalelse.

Til andre tiltak enn E18-utbyggingen får Vestfold 42,5 mill. kroner pr. år i første fireårsperiode og 60,8 mill. kroner pr. år i siste seksårsperiode. Til sammenligning hadde vegvesenet i Vestfold 85,8 mill. kroner pr år i fireårsperioden som nå går ut.

Midlene til andre tiltak går først og fremst til gang- og sykkelvegutbygging, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak. Det blir ikke rom for tiltak på andre riksveger enn E18 den første fireårsperioden.

Vegvesenet tar nye utfordringer



Ved Innvandrersenteret i Nedre Langgate har Vegvesenet etterisolert, satt på ny kledning og skiftet vinduer, forteller Tore Hodnebrug.

- Å drive med fasadeisolering og utskifting av vinduer har ikke akkurat vært typiske oppgaver for Vegvesenet, sier Tore Hodnebrug til Vestfolder'n. Men det har de siste årene blitt mer aktuelt å utføre støydempende tiltak langs de mest trafikkerte vegene i fylket.

Jorun Sætre

Tore Hodnebrug på byggherreseksjonen, utbyggingsavdelingen, forteller at Vegvesenet allerede har skiftet vinduer og kledning på flere av bygningene langs Nedre Langgate i Tønsberg. Dette har vært en del av Vegvesenets miljøprosjekt i Tønsbergs mest trafikkerte gate.

Høyt støynivå

- Støynivået er beregnet ut fra trafikkmengde, fart og avstand fra vegen, forteller Tore. I handlingsprogrammet er det beskrevet at de boligene som har støynivå over 45 dBA innendørs, skal Vegvesenet gjøre noe med før 1. januar 1998. Dvs. at ingen boliger i Vestfold skal ha et innendørs støynivå høyere enn 45 dBA. Arbeidets art avhenger av om

det er "høyeste støynivå" eller "mindre støynivå". Høyeste støynivå tilsier etterisolering av vegger og utskifting av vinduer, mens mindre støynivå tilsier at det kun blir skiftet vinduer.

Nedre Langgate

Støytiltakene er utført på strekningen fra tunnelen til Munkegata. Dette gjelder alle boliger og institusjoner. Vegvesenet har brukt 1,3 mill. kr til tiltak i Nedre Langgate. Neste gate som står for tur, er Stoltenbergsgate. Arbeidet her inngår ikke i noe miljøprosjekt, men er et eget prosjekt. Dette prosjektet skal være ferdig utført før 1. januar 1998. Utlysning av tilbud vil skje i disse dager.

Tønsberg og Nøtterøy

Først ut når det gjelder fasadetiltak er Tønsberg og Nøtterøy kommuner. Høsten 1997 er det meningen at arbeidet starter i Sandefjord og Larvik. Når det gjelder området rundt Tønsberg, tar Vegvesenet sikte på å skifte vinduer/fasadeisolere 11 boliger. Fem boliger på Kirkeveien på Nøtterøy, to boliger på Presterød, to boliger på Hortensveien og to boliger på E 18.

Spennende utfordring

- Dette er en spennende utfordring for Vegvesenet og en interessant jobb for meg, sier Tore. Han treffer i hvert fall mange forskjellige typer mennesker. Noen er enkle å forhandle med, andre er mer kompliserte. Men stort sett går dette bra. Folk er jo interessert i å få redusert støynivået inne i sin egen bolig/leilighet.

- I Stoltenbergsgate skal det skiftes ut vinduer i noen av leiegårdene, sier Tore Hodnebrug.



"Grønn gate"

ferdig til ferien



- Vi er godt i gang med arbeidene i Nedre Langgate i Tønsberg, forteller Lasse Sondbø. Steinsetting og beplantning vil sette en spiss på miljøgata, som er ferdig til St. Hans og ferietid.

- Arbeidene med miljøprosjektet Nedre Langgate i Tønsberg går nå mot slutten, kan Lasse Sondbø på byggherreseksjonen fortelle.

Jorun Sætre

Snart ferdig

Ifølge planen skal arbeidene i Nedre Langgate i Tønsberg være ferdig til ferien (St. Hans). De vesentlige arbeidene som gjenstår er kvartalet rundt Hotell Klubben, nytt kryss ved Svend Foynsgate, nye trafikkøyer, asfaltering og beplantning.

Grønn gate gjennom Tønsberg

Trærne som står ved Klubben, skal bevares, flere trær skal plantes, og grønne gjerder og lysmaster settes opp for at miljøet i den mest trafikkerte vegen gjennom Tønsberg skal bli trivelig både for gående og kjørende.

Smalere veg - lavere fart

Kjørefeltet vil nå få en bredde på 6,60 m. Dette er smalere enn i dag, men like-

vel bredere enn normalene tilsier. Framkommeligheten for tunge kjøretøyer er vektlagt. Det er lagt storgatestein i kjørebanelen inn mot fortauskanten. Fortauet blir 3 m bredt med betongheller lagt i et spesielt mønster. Det er i tillegg til stor biltrafikk mange gående som ferdes opp og ned til bryggeområdet, spesielt om sommeren. - Hastighetsnivået blir nok lavere enn i dag, forteller Lasse. Grunnen til at vegen blir smalere er først og fremst å bedre framkommeligheten for gående og syklende, bredere fortau krever plass, sier han videre.

Nytt lyskryss

I krysset Nedre Langgate og Svend Foynsgate vil det bli satt opp trafikklys og etablert ny øy. Dette blir gjort av hensyn til syklistene. Det blir to kjørefelt gjennom krysset mot Mammut. I krysset med Klostergaten og i krysset ved Klubben blir det etablert ny øy.

Nytt fotgjengerfelt

Ved fotgjengerovergangen ved Rådhusgaten blir det lagt/nedfelt svart og hvit storgatestein.



Ved Hotell Klubben har elektriker Svein Svensvik fjernet trafikklysene mens arbeidene pågår.



19 grupper i produksjonsavdelingen er i full sving med hvert sitt forbedringsprosjekt. Med den forståelsen og effektiviteten som legges for dagen, skulle det bare mangle om ikke resultatene medfører effektivisering og riktigere kvalitet på det vi gjør.

Ann Karin Midtgaard

Produksjonsavdelingen startet sitt 2-årige program for kvalitetsforbedring 11. november i fjor. Høsten -97 kommer de andre avdelingene etter. Programmet skal både løse konkrete kvalitetsproblemer i 2-årsperioden, og lære opp organisasjonen til å fortsette kvalitetsforbedringen etter at programmet er slutt.

Gruppene i produksjonsavdelingen er i gang med å løse problemet de prioriterte på kartleggingskonferansen. Mange resultater er oppnådd allerede. Verkstedgruppa på Ås ("Max Mekker") prioriterte bedre orden og ryddighet som forbedringsprosjekt. Nå har de anskaffet verkøytavler og blitt enige om å ta et felles ansvar for å holde orden, med en triveligere og mer oversiktlig arbeidsplass som resultat. I alle deler av produksjonsavdelingen endres rutiner og effektiviseres arbeidsprosesser. Nye og bedre måter å gjøre ting på ser dagens lys.

10. april startet også "arbeidsanalysene" opp. Et arbeid som involverer ca. 50

kvalitet i sikte!



Sprengningsgruppa "The big band" har utarbeidet varslingsrutiner, sjekklister og informasjonsark om hvordan man skal forholde seg ved sprengning på og ved anleggsplassen, f.v. Bent Gunnerød og Jan Egil Blix.

personer i produksjonsavdelingen og 18 i andre avdelinger. Arbeidsenhetsanalysene skal være avsluttet innen St. Hans.

Hvorfor?

Stortinget bestemte i 1994 at omfanget av Vegvesenets egen produksjon skulle bestemmes av vår konkurranseevne. Det ble stilt krav om at vi må kunne dokumentere vår konkurranseevne for å bevise at egen produksjon er den samfunnsøkonomisk beste løsningen.

Programmet for kvalitetsforbedring skal hjelpe oss til to ting: Å bli mer effektive og skaffe dokumentasjon på at vår effektivitet er konkurransedyktig i forhold til private firmaer.

Hva er kvalitet?

"Kvalitet" er å innfri kundens krav. Bare mottakeren av varen eller tjenesten kan vurdere om han har fått det han trenger. "Kvalitet" går på å gjøre de riktige tingene, mens "effektivitet" er å gjøre tingene riktig. Kvalitetsforbedringsprogrammet skal bidra til å bedre både kvaliteten og effektiviteten.

Kundedrevet forbedring

Statens vegvesen Vestfold har valgt et kvalitetsprogram som baserer seg på "To-

litetsledelse", og som først og fremst konsentrerer seg om de interne prosessene i organisasjonen.

"Kunden" er ikke bare trafikanten. Alle aktiviteter i en arbeidsprosess har en intern leverandør og kunde. For å sikre at sluttproduktet har riktig kvalitet, må hver enkelt aktivitet i prosessen ha riktig kvalitet. Det er underveis i prosessen vi kan rette opp feil. Når vegen er ferdig eller sjåføren har fått sitt førerkort, har skaden skjedd - og det koster mye å rette opp feilene!

Vårt prosessorienterte kvalitetsprogram er egentlig en videreføring av grunntanken bak Det nye Vegvesenet: Å skille myndighet og produksjon - dvs skille mellom kunde og leverandør.

Menneskene er drivkraften

Før konsentrerte man seg ofte om maskiner og systemer for å øke effektiviteten og bedre kvaliteten. Vårt kvalitetsarbeid tar utgangspunkt i menneskene som bruker maskinene og fungerer i systemene. Det er her kunnskapen om og viljen til forbedring ligger. Det er menneskene som må forbedre systemene; systemene kan ikke forbedre menneskene.

Kvalitetsforbedring krever

Å forberede en organisasjon krever først og fremst tid. Men det krever også mot: All endring medfører at noe velkjent og trygt blir borte. Men et program for kvalitetsforbedring er ingen omorganisering eller omveltning. Det er en utvikling i små trinn. Hensikten med kontinuerlig forbedring er å slippe de dramatiske omveltningene.

Vårt kvalitetsforbedringsprogram delegerer ansvar. Den legger et stort ansvar på gruppene som skal vurdere dagens virksomhet og foreslå forbedringer. De blir gitt en tillit bygd på at de har best kjennskap til forbedringsmulighetene. Derfor har de et ansvar for å utnytte disse mulighetene.

De fem fasene

Hovedfasene i kvalitetsforbedringsprogrammet er:

1. Opplæring og organisering

Ledelsen og interne instruktører (12 i prod.avd) får tre dagers opplæring. Resten av avdelingen deles inn i grupper hvor de får en 4 timers grunnopplæring. Arbeidet organiseres i styringsgrupper, koordineringsgrupper og ev. arbeidsgrupper etter behov.

2. Kartleggingskonferanser

Det blir satt sammen grupper med 6-8 deltakere som har felles arbeidsoppgaver eller ansvarsområde. Ved hjelp av spesielle teknikker, skal gruppene kartlegge problemer, prioritere dem og velge ett å jobbe videre med helt til det er løst. Ulike problemløsningsteknikker læres og praktiseres. Selve kartleggingskonferansene (2 x 3 timer) bør skje konsentrert i en toukersperiode, mens forbedringsprosjektene kan ta et par måneder.

3. Forbedringsprosjekter og grupper

Kvalitetsproblemene kan ta kort eller lang tid å løse, og gruppene kan bestemme om de vil fortsette med neste problem når det første er løst. Kontinuerlig kvalitetsforbedring betyr at grupper (som kan endre sammensetning underveis) fortsetter å jobbe så lenge det finnes forbedringspotensiale!

4. Arbeidsenhetsanalyser

Arbeidsenheterne er bredere sammensatt enn gruppene og involverer interne kunder og leverandører. Arbeidsenheterne skal kartlegge sine produkter/tjenester, sin evne til å møte kundekrav og definere krav til sine leverandører. De skal foreslå forbedringer, prioritere dem og gjennomføre forbedringene. Dette arbeidet tar

anslagsvis 2-3 måneder og trenger ikke å involvere alle på avdelingen.

Gruppene fra kartleggingskonferansene vil fortsette å jobbe med forbedringsprosjekter etter at arbeidsenhetsanalysene er satt i gang.

5. Kvalitetssystem

Utvalgte prosedyrer skal, etter å ha bli forbedret, beskrives og dermed sikres. Kvalitetshåndboken og prosedyrene vil delvis inneholde resultatet av forbedringsarbeidet og hjelpe til med å få dem innarbeidet i organisasjonen. Systemoppbyggingen vil starte når forbedringsarbeidet har pågått ca ett år og vil ta ca. ett år.

Men en kvalitetshåndbok vil aldri beskrive noe mer enn status - og betyr ikke sluttstrek for forbedringsarbeidet!

Produksjonsavdelingen er nå i en spennende og avgjørende fase i programmet, hvor kvaliteten både på resultatene og arbeidet i gruppene begynner å vise seg. Jeg tror de fleste på Produksjonsavdelingen vil si til de andre avdelingene: Velkommen etter. Dette er både slitsomt, lærerikt og nyttig!

Dårlig fjell - mer skyting

Jorun Sætre

Etter at det gikk ras på fylkesveg 205 ved Sundet i Larvik, har det vært mange diskusjoner om hva som bør gjøres med vegen. Like ved var

det en gammel, "sjarmerende tunnel" som noen mente det var verdt å ta vare på, men av trafikksikkerhetsmessige grunner ble det bestemt at den skulle rives.



- Dette er en vanskelig jobb, sier Dag Runar Haugen, som er ansvarlig for anleggsarbeidene. Vi måtte skyte atskillig mer enn planlagt, ca. 5000 - 6000 kbm mer enn planlagt ca. 10000 kbm. Opprinnelig var kostnadene beregnet til ca. 2,7 mill. kr, men Dag Runar kan fortelle at prisen blir atskillig høyere. Vi snakker om ca. 4 mill. kr (inkl. grunnboring).

Vegvesenet startet arbeidene i slutten av februar og regner med å være ferdig i løpet av juni. Fjellet er meget dårlig og våre menn henger i stropper og rensker fjellet med bor. Formann Bjørn Flåtten har med seg Sigbjørn Gjerden og Kjell Arne Bårnes (korttidsansatt) i fjellet. - Dette er et risikofyllt arbeid. Vi har vært nødt til å skyte splitt i fjellet og det har stadig fallt ut skall, forteller Dag Runar.

Dårlig fjell i rasområdet gjør arbeidene kompliserte og risikofylte for de som henger i fjellet.

Han forteller videre at vi får hjelp av Vedirektoratet når det gjelder sikkerheten og hva som til enhver tid må gjøres.

Kan vi lære av Hydro?

Hydro Porsgrunn er som veteran å regne innenfor kvalitetsforbedring i Norge. Der startet man med dette allerede tidlig på 80-tallet, men har fremdeles et langt lerret å bleke.

Tone Gjerstad

Vestfolder'n har snakket med konsulent Roger Solheim, som forteller at Hydro sannsynligvis aldri blir helt ferdig med temaet. For 10 år siden så det hele ganske annerledes ut, da Hydro var en av de mest risikofylte arbeidsplasser i Norge.

Litt historikk

For Hydro startet det hele i 1985, da flere uheldige faktorer utløste en større ulykke ved en av bedriftens fabrikker. Dette førte til en belysning av problemstillingen man før ikke hadde sett så sterkt. Risikoen for tap på flere områder var for stor til at Hydro kunne fortsette i samme spor som før.

Man tok tak i førstelinjelederne. Verneombud og AMU ble nedsatt, samtidig som ansvar ble plassert nedover i organisasjonen. Etterhvert fikk man også på dagsorden det programmet som fortsatt er i virksomhet i dag, nemlig kvalitetsforbedring på alle skikt i organisasjonen. Programmet omfattet en grundig opplæring for alle; opplæring innenfor aktuelle lover og forskrifter, fagopplæring og opplæring av arbeidsledere innenfor temaer som personalledelse og økonomi.

Det tok 1-2 år før Hydro tilpasset seg det nye programmet, dvs. at det ble kortere linjer mellom de ulike nivåene i organisasjonen, ledere ble skiftet ut, hver enkelt arbeidstaker fikk mer ansvar lenger ned i organisasjonen, ledere ble skiftet ut, hver enkelt arbeidstaker fikk mer ansvar lenger ned i organisasjonen både for egne prosesser og for å ta konsekvenser for egne handlinger.

Totalkvalitetsledelse (TKL)

I 1987 bestemte man seg for å ta fatt i Magnesiumdivisjonen i Hydro. Her ble

en ny runde med leder-operatør-kurs satt i gang, før man kunne starte med selve fundamentet for det man i dag har valgt å kalle "totalkvalitetsledelse" (TKL). Første skritt var å la operatørnivået i magnesiumdivisjonen selv registrere problemer som var falskehalsen innenfor egne arbeidsområder. En av grunntankene her var at operatørnivået skulle få kontroll over egen arbeidssituasjon og den prosessen de utførte. Registreringen ble så samlet i en "prosjektbank", og var utgangspunktet for de områdene som senere skulle kvalitetsforbedres.

I tillegg til kursing, omorganisering og jobbtrotasjoner ble det nedsatt et kvalitetsråd, dvs. et råd med representanter hovedsakelig fra ledelsen som skulle velge ut de prosjekter det skulle satses på i kvalitetsprogrammet.

Satsingsområder

Kvalitetsprogrammet har omfattet mange og store områder i bedriften. Dessuten innlemmes stadig nye områder i programmet. Alt som til i dag er gjort i Hydros kvalitetsforbedringsgjennomgang er samlet i skrevne prosedyrer, både hvordan arbeidsgruppene er sammensatt, mandatet, og komplette rutinebeskrivelser etter at kvalitetsarbeidet innenfor området er slutført.

Problemer registreres fortsatt innenfor alle områder i bedriften, hovedsakelig på operatørnivå. På denne måten har hydro alltid en "databank" å ta av, og nye utfordringer for sitt kvalitetsforbedringsprogram. De ansatte blir dermed tvunget til å tenke kvalitet hele tiden.

Gevinst

Solheim kan vise til gevinster både innenfor produktivitet, antall personskader, avvikskostnader samt at man kunne se tendenser til stadig færre uønskede hendelser. Om dette alene skyldes kvalitetsforbedringen er vanskelig å si, selv om man lett kan tenke seg hvordan situasjonen hadde vært uten kvalitetsprogrammet. Hydro regner med å holde på med sitt kvalitetsforbedringsprogram i enda 10-20 år..



Gode råd er dyre...

Når det gjelder gode råd til Statens vegvesen Vestfold for hva som gir et vellykket kvalitetsprogram, er det flere. Fundamentet ligger i selve ledelsesengasjementet. Dersom ledelsens innstilling, adferd og holdninger ikke er tilstede i forholdet til kvalitetsutviklingen, vil det være vanskelig å videreføre et engasjement nedover i organisasjonen. Ledelsen må vise at de "eier" kvalitetsprogrammet fullt og helt, slik at påvirkningen starter ovenfra. Like viktig er det at grunnplanet - dvs. operatørnivået - får være medspillere i prosessen. At de får være med på å ta avgjørelser overfor egen prosess fra første stund, istedet for å bli påtvinget løsninger fra andre på hvordan problemer skal håndteres. det er også viktig at "en liten brikke ikke velter stort lass". De rette personene bør sitte i de ulike posisjonene når kvalitetsprogrammet skal gjennomføres, både i kvalitetsrådet, i "eierskapet" samt KF-gruppa. Viktig er det også at man fokuserer prosessen, uten å tenke for mye på den tekniske gjennomføringen av programmet. I tillegg bør nivået mellom ledelse og grunnplan gjøres kort, slik at man kan få til kommunikasjon på tvers av organisasjonen. En KF-gruppe bør derfor bestå av personer fra ulike divisjoner og nivåer i organisasjonen som har oppfatninger og forestillinger om hvordan problemene kan løses.

Et tips til oss i Vestfold fikk vi, nemlig hvordan medarbeiderne skal motiveres til stadig kvalitetstenkning også etter at storsatsningen her en gang er over.

Aktuelle saker fra trafikksikkerhetsseksjonen:



Sommeraksjon 1997

Klaus Ottersen

"Aksjon mot kollisjon" ble satt i gang i fjor. Målet med aksjonen var i første omgang å redusere de alvorlige møteulykkene som skjedde på E 18 i Holmestrand. Vegdirektoratet ba oss i fjor om å utvide aksjonen til alle fylkene rundt Oslofjorden, slik at også E 6 kom med. I år ønsker også Hordaland å benytte deler av aksjonen på den nye E 16 mellom Voss og Bergen.

Når trafikken går tett, kan en møteulykke fort bli et faktum hvis en fører blir distraheret, er trøtt og sliten, er ukonsentrert om kjøringen eller ruset. Hjernefunksjonene våre blir som kjent vel så sløve av tretthet som av rusmidler. Hjernen "kobler ut" en viss tid....

Det er opprettet en sentral arbeidsgruppe, hvor Vegdirektoratet er med i tillegg til en lokal arbeidsgruppe. Virkemidlene vi rår over, er kontrolltiltak og informasjon. Vi tror mange av trafikantene forholder seg positivt til den informasjon de mottar gjennom radioen når de sitter i bilen. Derfor vil vi også i år benytte NRK Trafikkradioen, Reiseradioen, Kveldskjøring og P4.

Temaene vi vil fokusere på er: Behov for hvile, redusere stressnivået og øke oppmerksomheten om kjøringen. Trafikkanalysekontoret i Vegdirektoratet gjennomfører før- og etterundersøkelse for å kartlegge hvordan trafikantene forholder seg til temaene. Vi trekker med oss UP, lokale politikammer, Trygg Trafikk og Norges Lastebileier Forbund. Sommeraksjonen vil pågå fra St. Hans til 20. juli. Da det er to langhelger i mai, må vi her i Vestfold forberede oss på det verste. Vi vurderer noen "aktiviteter", som skal øke oppmerksomheten til våre gjester som en forsmak til sommeraksjonen.



Symbol for det sentrale prosjektet "6-åringer på skoleveg".

100 tiltak før skolestart

- Det er ikke satt av de helt store summene til de forskjellige enkelttiltakene, sier Per Arne Nilsen. Det er enkle tiltak, som skal bidra til en bedring av trafikforholdene på skolevegen og i områdene rundt flere skoler i fylket.

Jorun Sætre

Statens vegvesen Vestfold jobber nå seriøst med diverse tiltak rettet mot 6-åringenes skolestart midt i august. Det dreier seg om både fysiske og holdningsskapende tiltak.

- Når det gjelder de fysiske tiltakene, er det stort sett området rundt skolen vi konsentrerer oss om, forteller Per Arne. Det er lagt stor vekt på krysningsproblematikken. Ved mange skoler er det uoversiktlige og vanskelige kryss i tillegg til at noen skoler ligger ved svært trafikkerte veier. Det kan også være snakk om f.eks. opphøyde gangfelt, forsterket skilting, siktförbedring og hump-løsninger.

- I tillegg vil det holdningsskapende arbeid trappes opp fram til skolestart, sier Per Arne. Vegvesenet konsentrerer seg om to målgrupper: Bilisten og foreldre, lærere. Vi må bl.a. nå fram med informasjon til trafikantene om hvor utsatte og impulsive små barn kan være i trafikken. Budskapet til trafikantene må derfor være at vår kjøring og trafikkatferd må innrettes deretter.



To elektriske biler i Vegvesenets farver er innkjøpt og skal brukes ved utstillinger og stands.

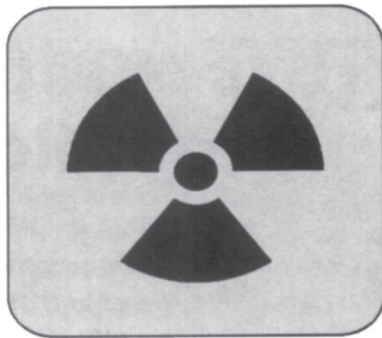
Elektriske biler for barn

TS-seksjonen har kjøpt inn to elektriske biler som er lakkert i Vegvesenets farver. Bilene har to sitteplasser, bilbelter, 12 volts anlegg, to gir og revers. Bilene passer for barn opp til åtte år. Når Vegvesenet har stands og utstillinger ønsker vi å komme i kontakt med

publikum. Da kan barna boltre seg i bilene mens de voksne snakker trafikksikkerhet.

Bilene er et artig trekkplaster og profilerer etaten på en fin måte. Det deles også ut "førerkort" til de som prøver seg!

VIRUS



Marianne Enstad

Hva er et virus?

Et virus er en liten del av en fil, som inneholder informasjon som gjør at viruset vil kopiere seg over i andre program - en slags "smitte-effekt". Til nå har disketter vært ansett for å være den verste smittekilden.

Et virus kan være helt "uskyldig", f.eks. slik at det kun kommer en melding på skjermen. Andre kan være mer "ondskapsfulle". De kan ødelegge data og program, slette lokaldisken din, eventuelt ødelegge den, slik at du ikke får startet maskinen.

Virus kan være laget for "moro" skyld eller med sabotasje som mål. Pr. i dag er det oppdaget 9000 virus.

Hvordan smitter virus?

Virus kan "smitte" på flere måter. Den vanligste "smittemåten" er bruk av diskett. Dersom du prøver å starte PC'en din med en diskett i diskettstasjonen, kan viruset bli aktivisert og kopiert inn på lokaldisken. Dersom du kopierer en "smitte" fil over til en diskett, vil viruset "smitte" disketten. Disketten med virus kan igjen infisere andre PC'er dersom den benyttes for å kopiere inn filer.

Virus smitter også ved kopiering av program eller dokumenter fra diskett og inn på PC'en. Det samme er tilfelle ved overføring av program/dokumenter fra andre maskiner eller via elektronisk post. Virus vil ligge "latent" inntil programmet startes eller dokumentet leses inn i f.eks. Word. I noen tilfelle kan virus "slå til" ved bestemte klokkeslett, datoer e.l., avhengig av virusmakerens fantasi.

Hva gjør jeg dersom PC'en har fått virus?

Kontakt driftsansvarlig på tlf. 713 på vegkontoret umiddelbart! Driftsansvarlig vil hjelpe deg med å fjerne virus på PC og disketter. IT-seksjonen skal alltid registrere hvem som har fått virus, hvilke PC'er vedkommende har brukt og om disketter har vært til utlån eller blitt distribuert. Dette for å få oversikt over hvilke andre PC'er som kan ha blitt smittet av virus, og eventuelt for å finne ut hvor viruset opprinnelig er kommet fra.

Hva koster et "virusangrep"?

Det er nesten umulig å si hva et virusangrep kan koste en bedrift. For å gi et lite inntrykk av dette, så la oss anta at en bedrift med 250 PC'er opplever at data-anlegget blir smittet av virus. Anta at man bruker 10 minutter på å virus sjekke en PC. Denne jobben tar til sammen 42 timer. Dersom man i tillegg må fjerne virus på alle PC'ene, snakker man fort om flere ukers arbeid. Data kan gå tapt ved forsøk på å fjerne virus. Dette kan til slutt bli en veldig dyr erfaring for en bedrift.

Hva er gjort i Statens vegvesen Vestfold?

Det er iverksatt en rekke tiltak i Statens vegvesen Vestfold for å avdekke virus på EDB-systemene:

"Vaskemaskiner"

På vegkontoret, Tønsberg trafikkstasjon, Larvik trafikkstasjon, Ås vegstasjon og E 18 Nord Barstad er det utplassert PC med programvare for viruskontroll. Disse kalles "vaskemaskiner" fordi de benyttes til å lete etter virus på disketter og eventuelt

Hva kan DU gjøre for å forhindre virusangrep?

1. Installer virus-program på enkeltstående og bærbar PC.
2. Sørg for jevnlig oppdatering av virus-programmet
3. Sjekk ALLE disketter før bruk
4. Ta jevnlig backup på lokaldisk
5. Ikke lån disketter uten å sjekke dem
6. Vær varsom dersom du har med deg bærbar PC hjem. Ikke la noen bruke den uten at du har full kontroll
7. Meld fra til driftsansvarlig på tlf. 713 dersom du har mistanke om virus.

fjerne viruset. Alle disketter som mottas, må sjekkes i "vaskemaskinen", uansett hvem de er mottatt fra. Det er også viktig å sjekke disketter som skal til andre mottakere, slik at en ikke sprer smitte.

Virusprogram på enkeltstående PC'er

Det distribueres programvare for viruskontroll til alle som har frittstående eller bærbare PC'er. IT-seksjonen sender ett sett disketter med programvare til hver trafikk/vegstasjon når nye oppdateringer av programvaren kommer. En person er ansvarlig for å distribuere disse videre til alle som har behov for dette. Det er hver enkelt PC-brukers ansvar at denne programvaren installeres på PC'en. IT-seksjonen har ingen mulighet til å kontrollere at dette blir gjort.

Virusprogram på PC-server

Det er installert programvare for viruskontroll på alle PC-servere i fylket. Hver natt virus sjekkes alle data som ligger lagret på PC-serveren. Når en bruker logger seg på PC'en, startes automatisk et program som virus sjekker en eventuell lokaldisk på PC'en og som vil sjekke alle data som blir tilført PC'en i løpet av dagen. I tillegg kan hver bruker enkelt sette i gang virus sjekk av ønsket katalog/diskett når det er behov for dette. Allikevel anbefaler IT-seksjonen at disketter sjekkes ved å benytte "vaskemaskinen".



Arbeidene ved Saueråsen er kommet godt i gang takket være bl.a. Åge Nilsen og hans nye gravemaskin.

Nye E 18 "krabber" sørover

- Vi startet ved Island etter jul, forteller anleggsleder Georg Johnsen til Vestfolder'n. Når Grellandbekken bru ble ferdig i uke 14, ble det lettere å komme fram i linja. Da startet vi opp for alvor i dette området. Det er stor aktivitet, og vegen synes nå godt i landskapet sørover.

Anleggsleder Georg Johnsen er fornøyd med framdriften på nye E 18.

Jorun Sætre

Status ved Island

Anleggsbrakken er nå flyttet fra Smalhagan til Island. Arbeidene i området er kommet godt i gang og nordover ser vi påhogget til Saueråsen tunnel. I området er det planlagt bensinstasjon på begge sider av vegen, med bru over.

Når det gjelder Grellandbekken bru ved Island, er brukarene ferdig støpt. Nå er det mulighet for å komme fram med bil i linja, og det letter arbeidene betraktelig, forklarer anleggsleder Georg Johnsen til Vestfolder'n.

Fra Island kan vi se nordover der påhogget til Saueråsen tunnel ligger. På begge sider av vegen skal det bygges bensinstasjon med brutilknytning over E 18. Det er i gang arbeider med flere bruer og kulvert i tillegg til vegarbeidene.



Arbeidene med Hanekleiva bru er godt i gang, formann Helge Sogn har ansvaret.

Formann Arnfinn Solberg påser at arbeidene går etter planen. Her er han ved Saueråsen, litt nord for Island.





Ulykkesstrekning i Larvik utbedres

- Det har vært endel ulykker på strekningen ved Hovland i Larvik, forteller Øystein Langdalen. Dette måtte det gjøres noe med og Vegvesenet er nå i gang med bygging av rundkjøring og busslomme i Hovlandkrysset.

Jorun Sætre

Nå er vi i gang med utbedringsarbeider i Larvik, eller nærmere bestemt på Hovland nord for bykjernen. Grunnen til disse utbedringene er at det den siste tiden har vært en del trafikkulykker i Nordbyen.

Samarbeider med kommunen

Kommunen har den siste tida lagt om noen av vegene i området. Dette ifølge eksisterende reguleringsplan for området. Deler av denne planen blir nå iverksatt. Kommunen har fjernet et ulykkesbelastet kryss. Før Vegvesenet starter sitt arbeid med rundkjøringen, skal kommunen skifte ut vann- og spillvannsledninger i krysset.

Vegvesenet betaler

Kostnadene i forbindelse med utbygging av krysset til rundkjøring, opparbeidelse av buslomme i Nansetveien og en liten "snutt" gang- og sykkelveg inntil rundkjøringen, tar Statens vegvesen Vestfold seg

av. Ifølge kostnadsberegningene er det her snakk om 2,4 mill. kr. Da er rundkjøring, busslomme og gang- og sykkelveg i Frostvedtveien tatt med. Kommunen bekoster graving og legging av nye ledninger. Utbedringene er et ønske fra Larvik kommune og næringslivet i området.

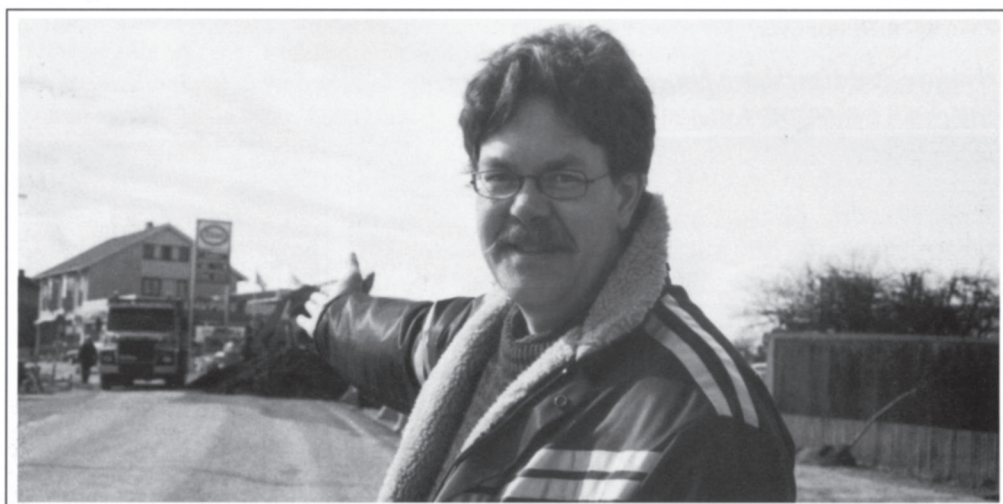


- Det er viktig at trafikkavviklingen i området går greit uten de store problemene, sier Øystein Langdalen.

Gjør arbeidene selv

Ifølge Øystein har Vegvesenet besluttet å utføre arbeidene i egenregi. Arbeidene startet 7. april 1997 og er planlagt avsluttet 4. juli.

Anleggsleder er Kai Olav Larsen fra produksjonsavdelingen.



- Vegstrekningen ved Hovland i Larvik har i lengre tid vært spesielt ulykkesbelastet, forteller Øystein Langdalen på vegkontoret, og dette håper vi å få slutt på ved etablering av rundkjøring, busslomme og gang- og sykkelveg.

Årets oppfinneravdeling



Hans "Petter Smart" Sundby (i midten) sammen med leder av utbyggingsavdelingen Tore Foss (t.v.) og Finn Skontorp Johnsen fra forslagsnemnda. Foss med avdelingens diplom og Hans Petter med gavekort og blomster.

Utbyggingsavdelingen ble kåret til årets oppfinneravdeling 1996. Det skyldes bl.a. kreativiteten til en av avdelingens medarbeidere, Hans Petter Sundby. I 1996 bidra han med to forslag til vurdering i forslagsnemnda. Begge ble premierte

Jorun Sætre

Hans Petter's ene forslag til nytt kum- og sandfangsystem for transport av vann og utfelling av sand bidro til at utbyggingsavdelingen fikk oppfinnerprisen for 1996. Oppfinnelsen er en forenkling av dreneringssystemet gjennom å kombinere inspeksjonskummer og sandfang.

Foss overrakte gavekort som premiering til Hans Petter. Han kommenterte premieringen med følgende: Hans Petter har vist kreativitet og tatt initiativ til nytenkning. Det er nå viktig at Statens vegvesen nå tar i bruk det nye systemet.

Utbyggingsavdelingen ved Tore Foss fikk diplom for beste avdeling i 1996. Finn Skontorp Johnsen som representerte forslagsnemnda foretok den høytidelige overrekkelsen.

Hvordan stimulere hverandre til kreativ tenking?

Forslags ordningen

Etter Hovedavtalen er forslagsvirksomhet en forhandlingssak. Ledelsen må se på nytenkning og utvikling som en del av det daglige arbeidet, og må se det som sitt ansvar å sørge for at premierte forslag blir tatt i bruk.

Statens vegvesen har utarbeidet retningslinjer for hvordan forslagsvirksomheten skal drives. Det administreres av et sentralt Bedømmelsesutvalg (BU) i Vegdirektoratet. Hvert fylke har oppnevnt en lokal Forslagsnemnd (FN) på 3+1 representant, samt utpekt sekretær. (Her blir det muligens en endring i tiden framover).

På landsbasis er det kommet inn 204 forslag i 1996. Total premiering var på kr 413.600. Som eksempel på innsparing

er det regnet ut at for bare åtte av disse forslagene er innspart beløp kr 1.051.300! Så det lønner seg å drive utvikling, og stimulere til kreativ tenking. Vår påstand er at forslagsvirksomheten er en meget god investering i en bedre og mer effektiv framtid.

I Vestfold har vi i gjennomsnitt de siste årene hatt 5 - 11 forslag pr. år. I 1996 var det faktisk 11 forslag, hvor den høyeste premieringen var på kr 5000. Tidligere har vi hatt en premiering på kr 20.000 for et enkelt forslag. I 1997 har vi allerede fått inn seks forslag, men det er plass til fler.

Retningslinjene i Håndbok 043 er nå under revidering, men bakgrunn i at det er et klart ønske om økt aktivitet rundt dette med forslag.

Det er bl.a. diskutert en desentralisering av forslagsvirksomheten, slik at person med budsjett og/eller lederansvar foretar behandling og avgjør en eventuell premiering av forslag på egen avdeling. Sekretariatet er da diskutert lagt til vegsjefen stab. En økt satsing på styrt forslagsvirksomhet, kan også diskuteres slik at kreativiteten får blomstre. Forslagsvirksomhet og kvalitet er imidlertid to sider av samme sak, og må ses i sammenheng.

Vi vil få Retningslinjene (Håndbok 043) til høring utpå vårparten, og vil da få anledning til å uttale oss.

Har du et forslag - ta kontakt med oss i Forslagsnemnda.

Anne Hov

Landsomfattende utekontroll av kjøre- og hviletid:

- Bedre resultat i Vestfold enn ellers i landet

- Jeg er fornøyd med resultatet av kontrollene i Vestfold, sier avd. ing. Martin Visnes ved Larvik trafikkstasjon. Dette sier Martin etter den landsomfattende utekontrollen som ble holdt i hele kongeriket onsdag 12. mars.

Jorun Sætre

Statens vegvesen har igjen utført landsomfattende utekontroll av kjøre- og hviletid. Ifølge Martin, er det lov til å være fornøyd med resultatene for Vestfolds del. De var helt klart bedre enn på landsbasis.

Brudd på døgnhvilen

- Hoveddelen av manglene ved kontrollene i Vestfold denne gangen var brudd på døgnhvilen og manglende kontroll av fartsskrivere, forteller Martin til Vestfolder'n.



Vår spreke kontrollør Magne Hagejordet utførte sine siste kontroller før han avsluttet sin jobbkariere i Statens vegvesen Vestfold og ble pensjonist. Dette skjedde nemlig fra 1. april i år.

142 vogntog kontrollert

Totalt i Vestfold ble det kontrollert 236 arbeidsdager hos 142 sjåførere. Det var færre brudd på forskriftene ved kontrollen denne gangen enn ved forrige kontroll i september 1996.

Seks kontrollsteder i Vestfold

Vestfolds del av kontrollene ble gjennomført ved følgende steder: Holmestrand, Horten, Tønsberg, Sandefjord, Larvik og Solum kontrollstasjon på E 18 i Larvik.

E-mail, men for hvem?

Bruken av E-mail er økende i Statens vegvesen Vestfold. Det er selvfølgelig positivt. For folk på vegkontoret og på trafikkstasjonene er det en meget lett og rask måte å kommunisere på. Men hva med lastebilsjåførerne, gravemaskinførerne og andre som jobber "ute"???

En reaksjon fra sør- og nordfylket kom etter at en kunngjøring om billig tur til Danmark med Petter Wessel ble "oppdaget" for sent. Dette ble sendt

som E-mail før påske og i informasjonen stod det "for ansatte i Statens vegvesen". De som jobber ute lurte på om ikke de lenger er ansatt i Vegvesenet hvis de ikke er koblet på nettet?

Ifølge Anne Hov, var denne situasjonen helt spesiell fordi det var en privat tur. Private tilbud skal ikke kunngjøres i det hele tatt. Alternativet hadde vært at det ikke var gjort noe. Et unntak ble imidlertid gjort denne gangen, etter konferanse med adm.sjefen.

Denne episoden har ført til diskusjoner ute, og situasjonen bør tas alvorlig. Generell bruk av E-mail bør vurderes i forhold til hva slags type informasjon som skal ut og hvem som skal ha denne informasjonen. Alle som bruker terminal og ønsker å kommunisere på mail, må ha i tankene at de ikke når alle.

Hilsen nordfylket

Statens vegvesen som kulturhistorisk formidler

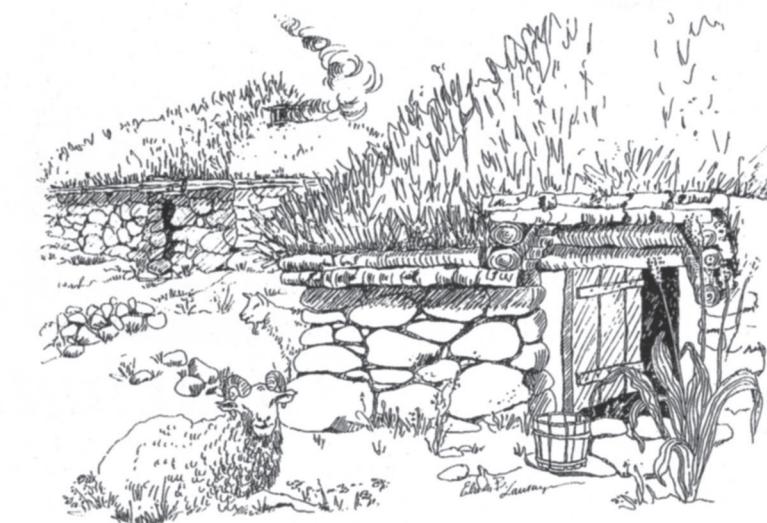
"Karakteristisk for E 18 gjennom Vestfold er at den i lange strekninger løper langs ryggen av raet. Sånn sett følger den en trasè som har vært brukt av folk i kanskje 9000 år. Jorden på raet var tørr og sandholdig, og ga en åpen vegetasjon som det var lett å ta seg fram gjennom. Langs raet har også folk bodd., både i den såkalte fangststeinalder, og senere da jordbruket ble viktigste næringsvei....". Slik innledet Christian Keller en artikkel i Vestfolder'n i 1986.

Tom Skarre

Artikkelen omhandler resultatet av en arkeologisk undersøkelse i Hørdalen i Sandefjord. Undersøkelsen var et ledd i frigivelsen av områder til ny E 18-trasè, og undersøkelsen ble finansiert av Statens vegvesen Vestfold.

De eldste spor av tidlig bosetting ble her registrert og daterert til ca. 150 år før Kristus. Det var første gang på Østlandet at man her var på sporet av et gårdsanlegg fra eldre jernalder. Christian Keller skriver videre: "..... Anlegget på den nye E 18 skulle således ikke bare komme til å ødelegge fornminner. Det kom også til å bety oppdagelsen av en "ny" fornminnetype og et unikt funn. Ca 1/4 av gårdsområdet ble tatt av veien, men 3/4 ligger igjen til kommende generasjoner."

Vi har mange eksempler på arkeologiske undersøkelser i forbindelse med veianlegg i vårt fylke. På Hegna, ved Gogstadhaugen, avdekket nylig en undersøkelse en større strandbosetting fra vikingtiden. Her fant man spor etter hus, med innslag av håndverks- og kanskje handelsaktivitet. Men enn 1000 år gamle håndverksredskaper ble funnet her. Sagblad, kniv, fil, syl m.m. i tillegg til spiker og



Tegning av en jernaldergård.
Tegning:
AmS-småtrykk 26.

skipsnagler, rav og glassperler. Oppdagelsen vakte oppsikt blant arkeologer og andre fagfolk, da slike bosettinger er svært sjeldne på Østlandet. Boplassen ble karakterisert til å være av stor vitenskapelig verdi, også i nasjonalt perspektiv.

Ved en annen arkeologisk undersøkelse for et gang- og sykkelveianlegg i nærheten av Tjøllingvollen, kom det for dagen rester av hus, ildsteder, kokegroper og spor av graver. Funnet lokaliserer interessant bosetting fra jernalderen i nærheten av Kaupang. Slike oppdagelser gir verdifullt forskningsmateriale til vår forhistorie og legger også til rette for formidling og kulturvern for kommende generasjoner.

Det finnes mange slike eksempler på vårt vesens medvirkning til økt kunnskap om

vår forhistorie. De danner et godt korrektiv til en negativ fokusering som fra tid til annen relateres til våre veianlegg. Noe kunnskap har nok også forsvunnet under våre

anleggsmaskiner. Men som finansieringskilde for forskning, og en indirekte formidler av vår kulturhistorie, har Vegvesenet absolutt bidratt til noe vi kan være stolte av.

Tid for feiing

Vegvesenet er i disse dager i full gang med vårrengjøringen. Fra Sande for Vervingen vegstasjon meldes det om at arbeider med feiing, rengjøring, søppelplukking og småreparasjoner av rekkverk er i gang.



Tore Bøhler fra Vervingen vegstasjon i gang med feiing av gatene i Larvik.

"Nye" pensjonister

- Miljøet på Ås vegstasjon har vært meget bra, forteller en rørt Berit Vereide under tilstelningen for våre "nye" pensjonister på Furulund kro onsdag 12. februar. Hun kikket takknemlig bort på Oddvar Bakken som satt på andre siden av bordet.

Jorun Sætre

- Jeg er stolt av å kunne være med på denne typen "jobbavslutning", sier vegsjef Johan Lepperød til de fire æresgjestene som var til stede med sine ektefeller. Det var Roald Karlsen, Rolf Sommervik, Sverre Larsen og Berit Vereide. Vegsjefen liker ikke ordet pensjonistavslutning, derfor kaller han det heller jobbavslutning. Han hadde mange gode ord å si til hver enkelt.

I en "sådan stund" blir det en rekke taler fra både ledere og organisasjonens representanter. Nils I. Skjevik og Oddvar Bakken fra gamle vedlikeholdet og Roar Gärtner fra anleggssida sa noen gode ord til de fire avtroppende.

Hver enkelt fikk overrakt gave fra Statens vegvesen i tillegg til blomster og en gave og blomst fra sine respektive organisasjoner, denne gang var det Bjørn Sørli og Elisabeth Bratås som stilte.



Trivelig avslutning for våre "nye" pensjonister. F.v. Berit Vereide, Sverre Larsen, vegsjef Johan Lepperød, Roald Karlsen og Rolf Sommervik.

Til debatt.....

Jeg bytta kontor for ikke lenge siden. Under oppryddinga tok jeg ned et kart fra veggen, dvs. ei informasjonsbrosjyre om "Nye E 18 i nordre Vestfold" datert januar 1991. Her står det tegnet inn to tunneler, Bolstadtunnelen og Hanekleivtunnelen. I brosjyren står det riktignok at det vil bli vurdert å bygge tunneler også i andre problemområder. Men når en sammenholder kartet med nøyaktig samme kartutsnitt fra info-brosjyre av oktober -96 er det påfallende hvor mye av vegen som blir "under bakken". Etter mine røffe utmålinger på kartet (med linjal, korrigjer meg gjerne!) bygger vi minst 8 km tunnel på denne vegstrekningen.

Jeg kan ikke unnlate å gjøre følgende tankeeksperiment: Tenk om denne for-

utsetningen hadde ligget til grunn da vegföringen var oppe til politisk behandling! Om et linjealternativ var å "flytte" 8 km tunnel ned til problemområdene langs Holmestrandfjellet og -fjorden og integrere dagens Holmestrandtunnel i en total løsning med to parallelle tunneler på nesten 5 km!

Ville vi da bygd E 18 forbi Island i dag? Ville vi da måttet kjempe samme kampen for å få bygge en tidsmessig veg med fire felt? Jeg vet at en dåre kan spørre mer enn ti vise kan svare, men det skulle vært svært interessant med en vegfaglig vurdering av mitt tankeeksperiment. Hvem tar utfordringen? På forhånd takk!

Kåre Holtung

Takk

Vi vil gjerne få takke alle arbeidskolleger på E 18 for oppmerksomheten.
Ragnhild og Bjarne Lie

Takk

Takk for oppmerksomheten ved min 50-årsdag
Gunnar Svendsen



Båtsesongen: Dammen etter bilvasken ble for mye for'n....

Hilsen fra Kongen

Noen ansatte på utbyggingsavdelingen fant ut, mens de spiste lunsj før jul, at de skulle sende julekort til Kongen. Det hadde vel ingen i Vegvesenet gjort før? Og svar fikk de!



Minneord

Tirsdag 15. april 1997 døde Gunnar Arnesen.

Det virker så ufattelig og meningsløst at vi ikke lenger skal få ha deg blant oss. "Guttungen" på 42 år er død.

Aldri mer skal vi få høre dine frodige kommentarer, vi lo og du lo. Latteren satt løst når du var i ditt ess.

Vårt idrettslag VEGA har hatt mye glede av deg, men gleden var gjensidig. Du trivdes godt i VEGA-miljøet, hvor fotballen stod deg aller nærmest.

Jeg fikk oppleve deg "innenfra". Samtalene kunne bli dype og alvorlige, men givende. Du var i dobbelt forstand et levende menneske.

Opp gjennom årene har du hatt mange verv for din fagorganisasjon. Ved din bortgang var du leder av forslagsnemnda ved Statens vegvesen Vestfold. Du var også med i hovedtillitsmannsutvalget til NAF. Jeg takker deg for all innsats i og for fagbevegelsen.

Det sies at ingen er uerstattelig, men da mener vi som arbeidstakere og fagpersoner. Som mennesker er vi alle spesielle og uerstattelige. Mange gode kolleger i Vegvesenet sitter i dag veldig "tomme", fordi du har "reist" fra oss.

Mine tanker går nå først og fremst til dine aller nærmeste.

Jeg vil aldri glemme deg, jeg lyser fred over ditt minne.

Hans Thv. Kittelsen

Takk

Takk for oppmerksomheten ved min 70-årsdag
Viktor Kristiansen

H. M. Kongens Kabinettsekretariat

Det Kgl. Slott, Oslo
Januar 1997

Statens Vegvesen Vestfold
Lunch-gruppa, Utbyggingsavdelingen
Postboks 2004 Postterminalen
3103 TØNSBERG

H.M. Kongen har pålagt meg å takke
for de vennlige ønsker for julen og
det nye år.

Med hilsen


H. M. Hagen
Kabinettsekretær

Takk

Takk for oppmerksomheten ved min 80-årsdag.
Hans Mayn Anholt

Takk

Takk for all oppmerksomhet ved overgangen til pensjonist.
En spesiell takk til dere på E 18 Nord.
Sverre Larsen

Takk

Takk for oppmerksomheten jeg fikk i anledning
min 75-årsdag.
Hjalmar Hvaal

Takk

Jeg vil få takke for gaver og blomster i
anledning min avslutning i Statens vegvesen.

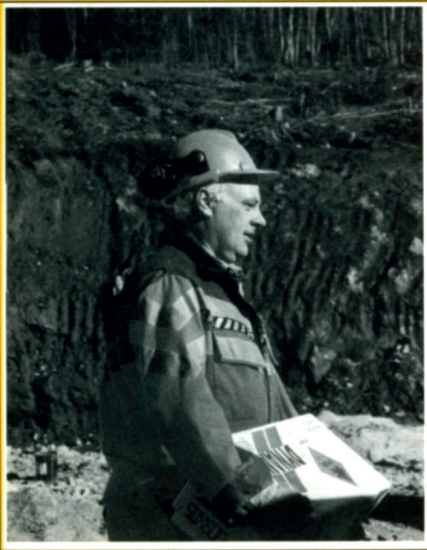
Takk for hyggelig tilstelning på Furulund kro.

Jeg vil også få rette en spesiell takk til ansatte på Ås
vegstasjon, det gode arbeidsmiljø og den gode tonen vi
hadde sammen med Oddvar Bakken.

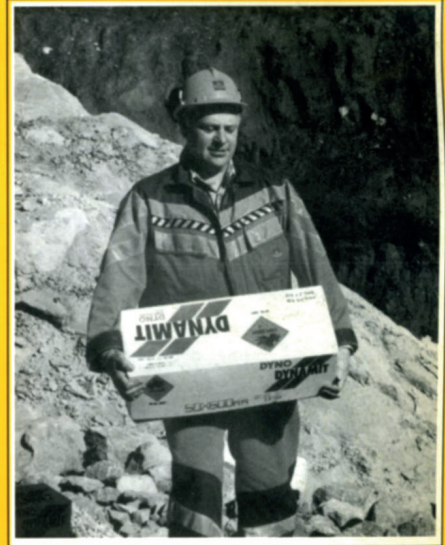
Berit Vereide

Litt av hvert

Varsko her: Tore Solberg er skytterbas!!



Det gikk bra tross all odds. Internkonsulent Tore Solberg på vegkontoret har etter egen vilje vært utplassert på anlegg et par uker. "For å erfare sjøl hva de driver med", som han sier. Den første uka drev han med pisking. I uke 11 skulle han følge sprengningsgruppa på Barstad. Og der var det "action". Som de ansvarlige menneskene de er, lot de selvfølgelig ikke Tore komme nærmere dynamitten enn å bære eskene og fylle pukk i dynamitt-hullene.



Langdalens lille strek



Data-virus:

Hmm ... si @!

Merverdiavgift og investeringsavgift 1997

Stortinget har gjort vedtak om satsen for merverdiavgift og investeringsavgift i 1997.

Merverdiavgiften skal være 23 % (som i dag), mens investeringsavgiften skal være 7 % (det samme som i dag).

Dagens godord

*Å komme sammen er begynnelsen.
Å holde sammen er framskritt.
Å arbeide sammen er suksess.*