

Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 2, 22. årgang, 2. mars 1995

Hele bygda blir anleggsplass



Trivelig jobb langs
E 18 ved Holms
side 8



Nytt
Kopstadkryss
snart ferdig
planlagt
side 12 og 13

- Nå skal vi konsentrere oss om å bygge et nytt og spennende sentrum i Sande, sier ordfører Karl Einar Haslestad etter at trasèvalget for ny jernbane er vedtatt.

Ordføreren i Sande er fornøyd med behandlingen av planene både for ny E 18 og dobbeltsporet jernbane gjennom bygda. - Det vil bli stor aktivitet i årene framover og kommunen har en viktig oppgave å bygge opp et nytt og trivelig sentrum for bygdas befolkning, sier han.

Se side 5



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/09

Neste nummer:
27. april

Vestfolder'n

Internavis for
Statens vegvesen
Vestfold



Jorun Sætre
Redaktør



Trond Holmstad
Journalist

Redaksjonsrådet

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

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

Trykk: Horten Print-Shop
Opplag: 750

REDAKTØREN MENER:

Kulturprosjektet i DnV - hvor bliver det av?

Kultur - enda en gang!!

Mange med meg lurer nå på hvor det som skulle representere den mellommenneskelige siden av omorganiseringsprosessen - kulturprosjektet - blir av. I "Redaktøren mener" tidligere er det fokusert på bedriftskulturen og viktigheten av en kulturbevissthet i en større omstillingsspross. Bedriftslegen har også trukket fram det psykososiale miljø i en forandring, hvor viktig det er at dette blir håndtert riktig. Vi hadde høsten 94 og har fremdeles store forventninger til tiltak ledelsen vil legge fram. For jeg mener at ledelsen har et hovedansvar her. Prosjektet finnes fremdeles på planen, men det har ikke skjedd noe. Jeg føler at det svever i lufta akkurat nå.

Ta tak i det vi er gode på

Jeg synes det fokuseres for mye på negative ting som vi må kvitte oss med. For å få til en "positiv forandring", kan vi ikke konsentrere oss bare om å fjerne lange kaffepauser og innlevering av mobiltelefoner. Ifølge Tore Kaurin bør vi bli mer kostnadsbevisste og det er jeg enig i. Men jeg tror ikke vi blir mer bevisste ved å gi fra oss personsøkere, bærbare PC'er og mobiltelefoner. Ta tak i det vi er gode og best på. Det vi liker og trives med og det vi kan best. Da blir vi også mer bevisste på negative ting som bør fjernes. Sosialt er f.eks. årsmøter,

felles velferdsturer og Vega's arrangementer viktige kilder til positive tiltak vi bør ta vare på.

Hvordan skal vi greie det?

Tore Kaurin skriver i Ledelsens spalte i forrige nummer av Vestfolder'n at "vi bør gjøre en kritisk gjennomgang av det som er bra og dårlig i Statens vegvesen Vestfold. Nå skal f.eks. hele biltilsynet gå sammen med deler av driftsavdelingen og noe fra plan. Her er det store kulturforskjeller. Det skal bygges opp nye sammensetninger av folk. Her må de ansatte selv få muligheten til å komme med forslag og kommentarer til hva som bør tas vare på. Hvordan tenker ledelsen dette løst før 1. juli?

Forslag til tiltak?

Noen fylker er igang med utarbeidelse av intervjuundersøkelse med spørsmål om det psykososiale arbeidsmiljø før og etter omorganiseringen. Andre har opprettet åpen linje der ansatte kan ringe inn for å få svar på aktuelle spørsmål nær knyttet til hver enkelt arbeidssituasjon. Det er viktig at de ansatte får føle nærhet og samvær i en slik prosess.

Hans Thorvald Kittelsen om DnV:

- Det medmenneskelige er viktig i en omorganisering

Av Jorun Sætre

Vestfolder'n bad Hans Thv. Kittelsen komme med tanker som rører seg rundt DnV's kulturprosjekt.

Hva skjer ute i forhold til kulturprosjektet?

- Vi har ikke formelt behandlet kulturprosjektet som egen sak i NAF. Derfor gir jeg uttrykk for hva jeg føler som ansatt i Statens vegvesen Vestfold, ikke på vegne av hele gruppa, sier Hans Thv.

- Kulturprosjektet dukket opp som et delprosjekt av DnV i 1994. Etter vegsjefens bestemmelse ble oppfølgingen av dette tillagt prosjektgruppa for



DnV. Siden rapporten fra gruppa ble lagt fram 3. januar i år, har vi hørt lite om hvordan dette arbeid skal drives videre. Riktignok konstaterer jeg at både vegsjef og ass.vegsjef har og tar et ansvar i dette arbeidet, men jeg etterlyser systematikk og oppfølging framover. La ikke dette prosjektet havne i kategorien "sette-igang", men det kom aldri noe ut av det.

Hva er du opptatt av?

- Ja, "Sette-igang-kulturen" er ganske utbredt i Vegvesenet. F.eks. kan jeg nevne et av de prosjekter som er startet, men foreløpig kommet lite ut av. For ca. to år siden kom noen av oss sammen for å se på "Samarbeidsformer mellom ledelsen og org.", både den formelle og uformelle kontakten. Her har det vært liten framdrift. Vi er flinke til å sette igang noe, men ofte stopper det opp. Dermed får vi ikke sluttfort prosjektene slik at det kommer noe vedtak som kan settes ut i livet. Ofte store forventninger - men ingen konkrete resultater.

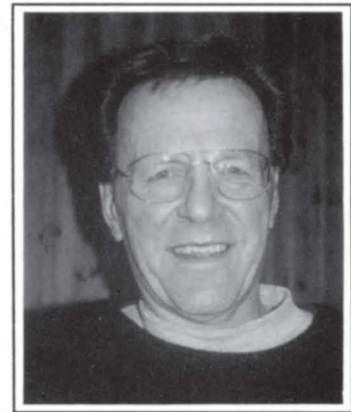
Dårlig oppfølging og lojalitet på vedtatte ting. Det må vi flinkere på. Vi bruker altfor mye energi bakover i stedet for framover.

Møtekulturen må bli bedre. Møter må ha en hensikt og et mål. Komme til konklusjoner. Vi må møte bedre forberedt til møter. Det gjelder både motedeltakere og møteledere. Dessuten må det være lov "å velge bort" noen møter en blir invitert til.

Ukultur:

- "Alle andre enn jeg"-holdningen irriterer meg. De fleste tror/mener "alle" andre har bedre tid til å utføre oppgavene enn hva en selv har. Dette er sikkert ikke spesielt for Vegvesenet, men holdningen er sterk hos oss - og kommer stadig til uttrykk. Vi tror vi vet hva andre totalt sett har av oppgaver, men det gjør vi stort sett ikke. (Bortsett fra de vi har innen synsvidde hele dagen).

Vi bør ha prøvd andres jobber for å kunne uttale oss seriøst om hvor mye/lite hver enkelt har å gjøre. Vi synser for mye rundt dette tema, og det er lite heldig for å opprettholde og videreutvikle et godt arbeidsmiljø.



- Vi må slutte å være dømmende - men mer spørrende.

Kommunikasjon

Vi bør bli flinkere til å kommunisere. Rett informasjon til rett tid. Her synes jeg Vestfolder'n er et at de gode virkemidlene. Alle ansatte får presentert saken likt til samme tid, og det er en av styrkene til bedriftsavisen vår. Informasjon i linja kan være bra i mange tilfeller, men her er vi avhengig av hvem som informerer. Kan bli store lokale variasjoner.

Av fellesinformasjon savner jeg endringer som kommer på lønn, reiseregulativ, diett osv. Her burde Minifolder'n vært brukt mer.

Ta vare på det som er bra

- Vi har fått større åpenhet i vår organisasjon - og dermed større tillit til hverandre, men fortsatt er det en del å gå på for dette er bra nok.

- Vegsjefen skal for øvrig ha ros for å ha kjørt en veldig åpen prosess i forbindelse med DnV.

- Ledelsen lytter når organisasjonene har noe å meddele. Ofte får vi (org) gjennomslag for våre synspunkter, men selvsagt ikke alltid. Hvem har papirer på alltid å ha rett - eller de beste argumentene? Ingen har det!

- Velferdsturer, årstester osv. er positive tiltak som bør bevares.

LEDELSENS SPILTE

Vi er godt og vel inne i et nytt produksjonsår

Utfordringer i en omstillingstid

Av leder for anleggsavdelingen: Ivar Wulff

Etter mange års iherdig planinnsats og en god del motbør, har vi omsider nådd vendepunktet. Endelig ser vi muligheten for full uttelling av de store investeringsrammene som er satt av til å løse viktige trafikk- og miljøoppgaver i fylket vårt. Slik vil det være noen år fremover nå, hvis alt går som det skal.

Men resultatene kommer ikke av seg selv. Det å forbruke godt over en million kroner på optimalt vis hver eneste arbeidsdag gjennom året krever full konsentrasjon med skjerpning av alle våre beste produksjonsaktiviteter. Totalforbruket i 1994 lå på vel 150 mill. kr. Vi planlegger å bruke ca. 320 mill. kr. i 1995. Da har vi regnet med det som skjer på fylkesvegene også.

Produksjonsåret startet mandag 2. januar. Med lineær utvikling skulle vi altså etter to måneder ha brukt over 50 mill. kr. allerede. Det er et halvt "gammeldags" årsbudsjett det! Når resultatene fra februar foreligger vil det nok vise seg at vi ligger langt under et slikt forbruk foreløpig. Dette er for så vidt en normal utvikling så tidlig på året, vinteren tatt i betraktning. Men det betyr at behov for daglig omsetningbare øker og øker. **Vi har ikke en dag å miste!**

Vi har et og annet å drive med også. KRØSUS kom til i fjor, men fremdeles er vi inne i en innarbeidingsfase. Mye arbeid



gjenstår for alt er på plass; gamle rutiner er brutt. Mye nytt papirarbeid er kommet til. Vi er enda urutinerte på å lese resultatene i det nye systemet. Det fikk vi tydelig demonstrert under årsoppjøret.

Samtidig er vi inne i en intens innsats for å få Det nye Vegvesnet på plass. Fra første juli skal det fungere. Mange av oss føler usikkerheten det innebærer. Det er ikke særlig morsomt å få oppsigelsesbrevet. Likevel har vi opplevd en nesten utrolig lojalitet i arbeidet med å utvikle et

nytt og forhåpentlig bedre vegvesen. Det ligger beundringsverdig menneskekvalitet bak. Det visste vi på forhånd. Statens vegvesen består av medarbeidere av høy kvalitet. Og, ser det ut til; endringsvilligheten er så absolutt til stede.

Likevel er det ikke tiol å unngå at usikkerheten skaper litt kaos her og der. Slik kaos vil uvergerlig gå ut over kreativitet og konsentrasjonsevne. Dette må vi hjelpe hverandre til å bearbeide. Kravet om topp innsats fra hver av oss bli bare enda sterkere når vi ser det i slik relasjon. For nå setter vi alle kluter til for å nå nye mål. Og det har vi ønsket skulle være vårt varemerke. Slik det var, da vi kastet oss inn i konkurransen om egenregikalkyler.

Derfor, spesielt til dere ute i anleggsdriften, og til alle dere andre som er med oss i produksjonen; det "gamle" vegvesenet er høyst oppegående. Uten din fulle innsats i god gammel anleggsånd vil ikke den nye organisasjonen kunne overta stafettpippen for å fullføre årets løp.

Slik vil vi møte utfordringene i Det nye Vegvesenet mens vi kjører videre for fulle segl. Selv om Det nye Vegvesenet trår i kraft fra 1. juli, vil likevel hele 1995 preges av din og DnVs innsats

Anleggsavdeligens ettermøle vil avhenge av at vi står løpet ut!

Sande kommune i forandringer:

Veg og jernbane truer seg fram



- Etter at utbyggingen av veg og jernbane har kommet godt igang, skal vi bruke tida til å bygge et nytt og spennende sentrum i Sande, sier ordfører Karl Einar Haslestad til Vestfolder'n etter vedtaket i Sande kommunestyre om valg av trasè for dobbeltsporet jernbane.

Jorun Sætre

Fornøyd tross alt

Ordfører Karl Einar Haslestad er svært fornøyd med at vedtaket om valg av jernbanetrasè gjennom kommunen er tatt. Trasèen gjennom sentrum ble valgt enstemmig i kommunestyret. - Nå kan vi se framover.

Men det gjenstår en uenighet med NSB om trasèvalget på Holm.

Planlegger nytt sentrum

- Vi er nå bevisst på å planlegge et nytt og spennende sentrum for kommunen vår, sier

Ordfører Karl Einar Haslestad gleder seg nå til å ta fatt på oppgavene med utforming av nytt sentrum i Sande kommune. Det har vært mye veg og jernbane i de siste årene.

Haslestad. Et sentrum som vil fungere på folks premisser. Folk skal også i framtiden bo i sentrum og vi vil legge vekt på utbygging av boliger og leiligheter. - Vi innkalte til et seminar og engasjementet var bra, sier Haslestad videre. Men kunne tenke seg også andre interesserte. Kommunen vil gjerne ha med NSB og Vegvesenet i denne planleggingsprosessen. Vegvesenet skal se på de tilliggende veger inn til nye Sande sentrum.

Med i prosessen vedrørende E 18

Haslestad satt i formannskapet under planleggingen av den nye E 18 gjennom kommunen. Han var ordfører da vedtaket kom og har vært med på de tilleggsvurderinger som da måtte gjøres. I planleggingsfasen har han hatt et godt samarbeid med Øystein Ludvigsen. I anleggsfasen er det Karl Hoiland han har hatt mest med å gjøre.

Hva med lokalbefolkningen?

Vestfolder'n spurte ordføreren om hvordan befolkningen i kommunen føler disse store omveltningene på kroppen. -

Folk er opptatt av avgjørelse som blir tatt, sier han, og spesielt gjelder det selvfølgelig de som blir direkte berørt av planene. Den vanlige Sandebyggingen prater ikke så mye om det, sier han videre.

God tilbakemelding på informasjon om E 18

- Når det gjelder informasjon om vegplanene og nå anleggsarbeidene, har informasjonen fra Statens vegvesen vært meget god, sier Haslestad. Vi har løst problemene sammen, f.eks. problematikken med anleggstrafikken rundt Galleberg skole. Her har det løst seg ved at skolebarna har fått skyss til og fra skolen. God informasjon har også vært gitt til skolen. Kanskje bør slike problemstillinger løses litt mer i forkant av anlegget, legger han til.

FOLK PÅ GATA I SANDE:

- Sande blir som et stort vegkryss
- Kommunen alle kjører gjennom
- Hva med bygdemiljøet?
- Det er det samme for meg
- For lite informasjon
- Bare jobber her jeg..
- Kommunen bestemmer
- Skjønnere ikke hvordan det skal bli!
- Hvorfor akkurat her?
- E 18 er ok, men NSB...
- Dobbeltspor midt i sentrum?
- Nytter ikke å demonstrere heller!

Trefall for NSB og Vegvesenet



*Øyvind Lindseth
diskuterer arbeidet
med Jørn Simonsen
fra NSB i regnværet
ved E 18.*

stedet, Jørn Simonsen. Han er strekningssleder mellom Skoger og Barkåker. Han forteller at også NSB ville starte ryddingen litt lenger mot Sande, men at en av grunneierne har satt seg helt på bakbena. - Han er ikke villig til å fjerne så mye som en kvist, sier en munter Jørn Simonsen. Øyvind Lindseth har vært borti liknende problemer. - Hvis noe av vegetasjonen kan regnes som en fare for trafikken kan vi med loven i hånd fjerne det vi har behov for, sier Øyvind. Den retten er vi selvfølgelig nødt til å bruke på de stedene folk setter seg opp mot det vi jobber mot: en bedre sikkerhet på vegene!

- I dag skal vi felle trær mellom E 18 og jernbanen, sier Øyvind Lindseth idet vi setter oss inn i Mercedesen. Som formann på et av rodelagene i Sande er det mange ting som kan stå på programmet en regnfull "vinterdag". - Vi skulle jo helst prioritere alt vannet som flyter på vegene i dag, men en avtale er en avtale, sier Øyvind. Dermed legger vi i veg mot Holmestrand.

Trond Holmstad

Trafikkfarlige trær

- NSB vil helst ha ryddet opptil 25 m på hver side av jernbanen, sier Øyvind idet vi svinger inn på avkjøringa ved Øgården. NSBs gutter er i full gang med å felle skog mellom de to samferdselsårene. - Det er nok verre på andre steder enn her når det gjelder vegetasjon langs E 18, forklarer Øyvind. Ved store snøfall og mildt vær, danner det seg nesten portaler langs E 18. - Skulle vi se at det kan være fare for at en busk eller to skal knekke og falle ned i kjørebanelen, gjør vi selvfølgelig noe med det, sier Øyvind. Derfor skal vi etterhvert rydde bort alle de trærne som representerer en fare for trafikanten.

Miljøbevissthet

- Med årene har Vegvesenet blitt mye mer miljøbevisst, sier Øyvind. Derfor vil vi egentlig ikke være med på å gjøre arbeidet slik som NSB vil. De bare hugger ned og lar det ligge. De tilbyr oss å ta håd om all "veden". Vi i Vegvesenet foretrekker å gjøre oss ferdige etterhvert som vi går frem. D.v.s at vi kapper ned og tar unna trærne etterhvert. Da ser det myepenere ut etter oss enn om alt bare skal ligge der på ubestemt tid!

Samarbeid

- Det er altfor lite samarbeid mellom Vegvesenet og NSB, sier NSBs mann på



Pang!, sa det

For å være på den sikre siden ble trafikken på stedet stoppet når de største trærne falt. Under en av stoppene smalt det bak i rekkene. En av sjåførene hadde ikke vært oppmerksom nok og kjørte inn i "baken" på bilen foran. - Det er ikke første gang jeg har sett uoppmerksomme bilister, sier Øyvind som regner med at det ikke er siste gangen heller!

Avgiftsfri rød diesel helsefarlig?

- Ingen tiltak gjøres i Vestfold

- Vi avventer situasjonen når det gjelder bruk av avgiftsfri rød diesel, sier oppsynsmann Gunnar Eriksen på Ås vegsentral, d.v.s. at vi inntil videre vil bruke den fargede dieselen. Flere vegkontorer har besluttet å forby bruk av dieselen på grunn av helseplager hos ansatte.

Jorun Sætre

Ingen registrerte plager

- Vi har ikke registrert helseplager hos noen av våre ansatte pga. den røde dieselen, sier Gunnar videre. Av den grunn gjør vi ingen vedtak på å forby bruken av den, sier han videre. Skal dere eventuelt vente til noen har blitt sjøke før dere reagerer? Vi føler ikke at vi kan gjøre noe før det er godt nok dokumentert at dieselen inneholder kreftfremkallende stoffer, sier Gunnar. Derfor avventer vi situasjonen og mener at Vegdirektoratet har et ansvar i denne situasjonen.

Ekspertgruppe nedsatt

Finansdepartementet har tatt initiativ til å nedsette en gruppe for å se nærmere på de helsemessige virkningene bruk av rød diesel kan gi. Arbeidsgrup-



pen skal levere en rapport innen 1. april og den skal danne grunnlaget for departementets videre behandling av saken.

For lite farvestoff

Ifølge overing. Ellen Mæhlum i Toll- og avgiftsdirektoratet er det altfor små mengder farvestoff i dieselen til at det blir regnet som helsefarlig. Når det tilsettes under 0,1 prosent av det røde farvestoffet, er det ikke kreftfremkallende, sier hun videre. I denne dieselen er det bare tilsatt 0,005 prosent farvestoff. Til slutt legger hun til at en undersøkelse fra Sverige påviser at alt farvestoff

forbrenner fullstendig, slik at ingenting kommer ut i eksos. I Vegavisa, som også har bragt saken fram, sier overing Eva Haug i Arbeidstilsynet at de som har fått helseplager i forbindelse med bruk av rød diesel trolig har hatt de samme plagene før, men ikke har turt å si fra. Da den røde dieselen ble innført, ble det lettere å si fra om plagene. Til tross for disse påstandene er konklusjonen at de må ta folks problem på alvor og at virkningene av rød diesel skal utredes på en grundig og skikkelig måte. Nå gjenstår det å se hva arbeidsgruppen kommer fram til.

Hvilke maskiner bruker rød diesel?

- Gravemaskiner
- Høvler
- Grunnborings-
traktor
- Feiebil
- Spylebil
- Kompressorer
- Andre små
anleggsmaskiner

- Vi vil fortsette å fylle rød diesel inntil Vegdirektoratet sier noe annet, sier Gunnar Eriksen t.h. og Nils Wilhelm Berg på Ås vegsentral.

Har noen i Vestfold plager?

Vestfolder'n har snakket med noen aktuelle personer i driftsavdelingen og på anlegget. Ifølge disse personene har ingen fått plager. Men da en maskinkjører sa at han fremdeles "sugde" og "sutta" på dieselslangen, ble vi ganske forbauset. Vi spurte om han ikke tok sine forhåndsregler. - Nei, jeg er helt frisk jeg, ha'kke merka noe ennå! Men å få dieselen i munnen må jo være farlig, spurte vi. - Dette har jeg alltid drivi med, men snakk med andre også, det er fleire som driver med detta.

Støyskjerming er en fin jobb!



Her støyskjermes det på Raveien mellom Holms og Danebo. På bildet er karene i ferd med å gjøre grunnarbeidet og reise alle stolpene. Fra venstre Bjørn Flåtten, Helge Fristad, Håkon Serkeland og Jan Eddy Eggar.

- De fleste er veldig glad for at de endelig får et tilbud om støyskjerming langs E 18, men det er da de som ikke vil ha det også, sier formann Bjørn Flåtten. Nå pågår dette "støyende" arbeidet for fullt mellom Holms og Danebo.

Trond Holmstad

- Jeg tror dette er en av de triveligste jobbene vi gjør, sier

Bjørn. Det hender at vi får både kaffe og vafler når vi er ferdige med en bolig, og det er jo hyggelig. Det er noe annet

enn til stadighet å bli kjefet på av folk, sier han. Han tror alle liker denne jobben. I tillegg til at det vanker litt ros i ny og

ned, ser vi resultatene av det vi gjør ganske raskt.

- De folka som ikke vil ha støyskjerm monteret, må skrive under på det. Vi forsikrer oss dermed mot at de som i ettertid angrer seg ikke skal kunne si at de har vært glemt, avslutter Bjørn Flåtten.

Helt fantastisk!

Lilly og Nikolai Eftedal

Noen har satt veldig stor pris på Vegvesenets nærvær på Raveien ved Holms de siste ukene.

- Da de var ferdige, bad vi inn hele gjengen på snitter og bløtkake, sier Lilly og Nikolai Eftedal som eier et av husene ved E 18 som nå støyskjermes.

Nikolai begynner å bli gammel og klarer ikke så voldsomt mye lengre. Så kommer Vegvesenets folk å tilbyr sin hjelp. - Vi er virkelig glade for å få fjernet både et stort tre i hagen og den gamle hekken, sier Lilly til Vestfolder'n. Ekteparet kan ikke få fullrost gutta nok. Forresten, ordet gutta kan vi vel ikke skrive. Anne Lise Røed (lærling) er også med i støyskjerm-gjengen. Lilly innrømmer at hun lenge var usikker på om det var ei jente blant gutta. - Da jeg til slutt måtte spørre, fikk alle seg en god latter, sier Lilly og ler.



Danebo får bedret avkjørselen



Ingrid Thorsen
driver Danebo
kro og motell.

- Jeg er veldig glad hvis avkjøringen blir ordnet tidligere enn planlagt, sier Ingrid Thorsen som eier Danebo kro. Hun håper avkjøringen virkelig blir stor nok når inngrepet først blir gjort.

Trond Holmstad

- Etter at Furulund kro ble avskåret fra E 18 har vi merket stor pågang her hos oss, sier Ingrid Thorsen. Vi har stort sett faste gjester her, og ofte kommer folk i flokk og følge.

Ingrid tenker på turistene og da spesielt på tyskerne som ofte kommer med store bobiler og campingvogner.

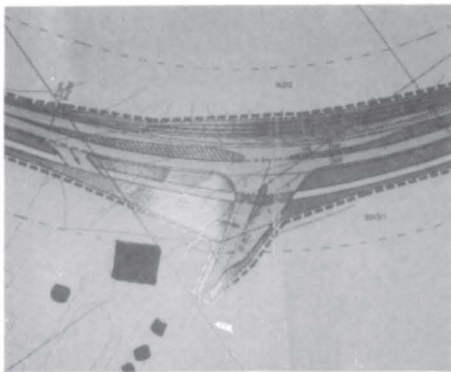
- For oss her på Danebo blir det viktig at ventefilen for trafikantene sørfra blir lang nok. Det er mer enn en gang at det

kommer et lass med folk rett fra Petter Wessel, sier Ingrid. I tillegg må jeg få si at det er helt avgjørende for oss at vi får beholde to inn-/avkjøringer for at trafikanter med lange biler kan kjøre av/på uten å få snuproblemer inne på området. Ellers så synes Ingrid at Vegvesenet er blitt mye mer

menneskelige og medgjørilige de siste årene. I motsetning til mange år tilbake har hun i det siste blitt godt behandlet av Vegvesenets folk. - Det synes jeg er veldig flott, avslutter Ingrid Thorsen, som gleder seg til at det videre samarbeidet skal komme i gang.

Reguleringsplanen for
Danebo

Forsvarlig at ètt kryss står igjen?



Det ser nå ut til at byggingen av ny avkjøring på E 18 ved Danebo kro, litt nord for Holms kafeteria, kan starte tidligere enn beregnet. I samme slengen vil krysset på Ringdal (FV 204) bli utbedret. Da er det bare Skinmo-krysset (FV 207) midt mellom disse punktene som står igjen. Mange har antydnet at det ikke er forsvarlig å la dette krysset stå igjen. Vestfolder'n har spurt Hans Petter Sundby på planseksjonen.

Trond Holmstad

Det mangler penger

- Vi skulle gjerne også tatt med en utbedring av Skinmo-krysset i samme slengen, sier Hans Petter. Vi velger å prioritere ulykkesutsatte kryss fremfor kryss hvor det ikke skjer særlig mange ulykker. Hans Petter mener at det må være den beste samfunnsmes-

sige bruken av trafikk-sikkerhetsmidlene.

Ulykkespunkter

Både Danebo og Ringdal er definert som ulykkespunkter, fordi det i løpet av en fireårs periode har skjedd mer enn fire politiregistrerte personskadeulykker.

- Derfor har begge kryssene i lang tid vært høyt prioritert, sier Hans Petter. I perioden

1984-93 har det skjedd seks ulykker ved Danebo og syv ved Ringdal, mens det på Skinmo bare har skjedd en ulykke.

Venter på ny E 18

Hele strekningen Langåker-Amundrød har en dårlig standard og er sterkt ulykkesutsatt. - Inntil ny E 18 mellom Langåker og Bommestad blir en realitet, forhåpentligvis i løpet

av 10-12 år(?), må vi være inneforstått med å "flikke på" det vi har, sier Hans Petter. Han fastholder på at Vegvesenet ikke kan høre på folk som sier "må det skje en ulykke før dere gjør noe".

- Vi følger planene som er lagt for lang tid tilbake, og prioriterer steder der det har skjedd ulykker fremfor steder det kan skje, avslutter Hans Petter Sundby.



Nye E18

nordre Vestfold

Stor aktivitet

Av Jorun Sætre

- Det er nå ca. 115 personer knyttet til E 18-prosjektet, sier prosjektleder Karl Høiland til Vestfolder'n. Av disse er det 42 maskinførere. Videre forteller han at anlegget har knapt 200 mill. kr å investere på prosjektet i 1995 og regner med å bruke opp hele årets bevilgning.

Strekningen Bergsenga - Hallan

Arbeidene med Gutufossen bru er igang og firmaet A/S Anlegg har etablert anleggsgrigg i området. Brufundament og landkar blir påbegynt i disse dager. Imidlertidig bru over bremsa blir bygd, og fylkesvegen i området blir midlertidig omlagt. Det vil da bli skiltet en egen passasje for gang- og sykkeltrafikken.

Nytt anleggskontor

Det er nå etablert nytt anleggskontor på Smalhagan med telf. nr. 33 77 07 05. Oppsynet og de ansvarlige for den daglige driften i området har sitt kontor der.

Masser til eget bruk

I Hallanåsen pågår det fram til ca. 1. juli sprengingsarbeider. Da har vi tatt ut ca. 150.000 m³. Massene blir brukt til oppfylling av vegbanen fra Hallan mot Bjørge. Pr. i dag har vi knust ca. 20.000 m³ til pukk og grus.

Lastebilsjåfor Odd Bergseter venter på last i Hallanåsen.

Strekningen

Hallan - Hanekleiva

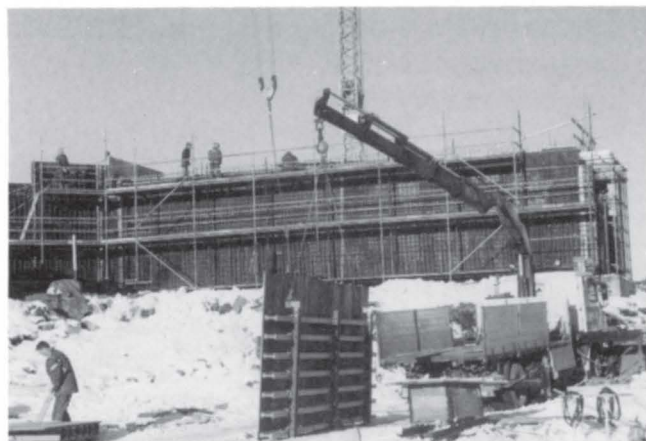
Vegdirektoratet har nå godkjent vår søknad om forhåndstiltrede til grunnen. Grunneierne vil få skriftelig varsel om dette. Det foregår utsetting av ekspropriasjonsgrenser på strekningen.

Taksering av skogen

I løpet av februar vil taksering av skogen startes opp og så snart de nødvendige arbeidstillatelser foreligger, vil hogst av skogen begynne. Dette gjelder områder til og med rasteanlegget syd for Tollerudelva, i Bolstadområdet og forskjæringen til Hanekleivtunnelen.

Anbud med stor interesse

13 entreprenorer har levert inn anbud på arbeidet med forskjæring Søndre Bolstad tunnel. Anbudsåpningen fant sted



Arbeidet på Brekke kulvert går raskt framover.

26. januar og vi er i ferd med å tegne kontrakt med firmaet H & K Sandnes A/S fra Larvik. Arbeidet vil starte så snart avtale om tiltrede av grunn ofreligger.

Skoleskys

I løpet av mars måned blir behovet for skoleskys for elever som sokner til Galleberg skole vurdert på nytt i samarbeid med Skolesjefen i Sande.



- Det er ikke alltid like hyggelig å ta fatt på jobben etter middag hvis utstyret er klint full av dritt, sier formann Vidar Rehn til Vestfolder'n. Men en venner seg til alt. Arbeidene for NSB har gått bra og våre folk har likt å jobbe med sviller og kabelgater.

- Dette kaller jeg en "drittjobb"

Jorun Sætre

Arbeidsplass i toalettutslipp

På en strekning syd for Drammen får passasjerene på toget beskjed om at toalettene blir stengt pga. miljøhensyn. Det er greit nok, sier Vidar Rehn til Vestfolder'n. Da er det også naturlig at folk gjør sitt fornodende like før toget kommer til en slik strekning - og etter å ha passert. Det har i hvert fall vi fått erfare - vi har nemlig jobbet helt inntil jernbanelinjen ved Skoger!! - Noe mer trenger jeg vel ikke å si om dette, sier Vidar og ler. Dritt, dopapir, tamponger, kondomer osv. har vært daglige funn på arbeidsplassen der våre arbeidere har jobbet for NSB.

Fin erfaring

- Det har vært interessant og lærerrikt å jobbe for NSB, sier anleggsleder Leif Kjølén og oppsynsmann Georg Johnsen på anlegget. - Det har absolutt vært en fordel med dette samarbeidet, forteller Leif. Det tror jeg også de ansvarlige fra NSB kan være enige i.

Alt arbeid opp til svillene

Statens vegvesen Vestfold startet i juni 94 arbeidet med 1,5 km togtrase (høyrespor fra Oslo) på Bergsenga. Arbeidene



har bestått av uttrauing, fylling av stein og pukk, stoping av mastefundamenter, alt rorarbeid, kabelkanaler, kryssinger av kabel og oppfylling av jernbanepukk til underkant sviller. Denne jobben er også gjort på 500 m venstrespor i Buskerud. På denne strekningen gjenstår noe arbeid. Toget blir flyttet over til annet spor 30. april og vi vil gjøre ferdig siste rest da, forteller Georg til Vestfolder'n.

strekningen i Vestfold har Ole Maurtveten hatt ansvaret. Prosjektleder Per-Odd Jacobsen har vært hovedansvarlig for anlegget til NSB og ifølge Leif Kjølén har samarbeidet vært meget godt. I tillegg til samarbeidet med NSB har vi også sammen med Statens vegvesen Buskerud kommet fram til felles løsninger og taklet problemer på en OK måte.

- Det har vært både lærerrikt og interessant å jobbe for NSB tross alt, sier f.v. Georg Johnsen og Vidar Rehn

Kostnader

- Vi har beregnet en kostnad tilsammen på begge parsellene til ca. 25,3 mill. kr for denne jobben, sier Leif. Dette har vært en fordel både for Statens vegvesen og NSB.

Fast gjeng

Vidar Rehn og lærlingjenta Wenche Kristiansen har jobbet fast med toglinja siden i sommer. Trond Bergstrøm og Paul Tengren (stikning) har vært noe til og fra.

Godt samarbeid

På NSB-parsellen i Buskerud har vi samarbeidet med Odd Vang og for



Bygging av nytt toplankryss på Kopstad foreslås startet høsten 1996.

Kopstad forseres

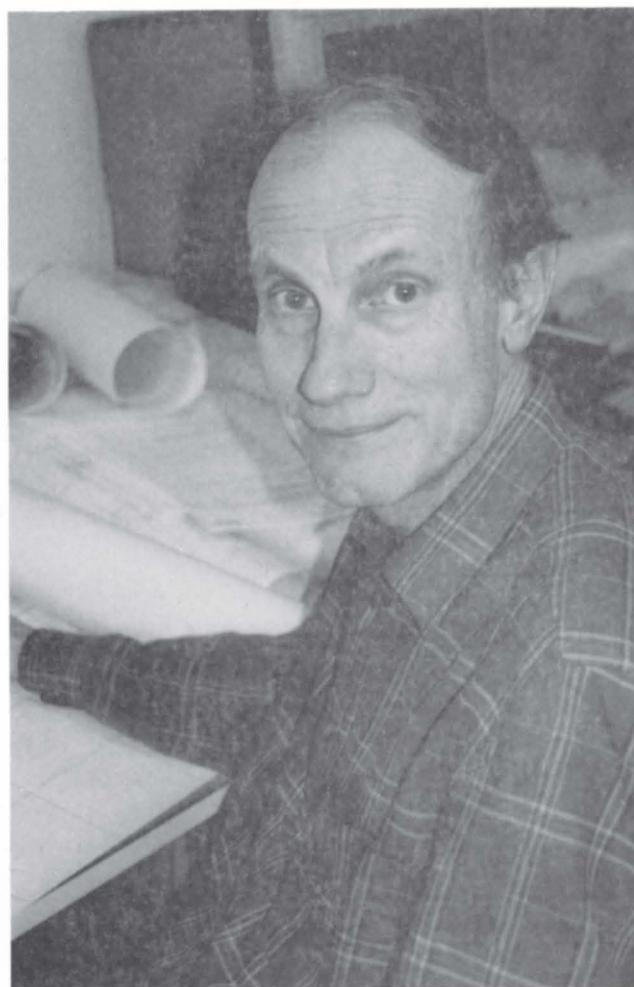
- Planene for nytt Kopstadkryss foreligger nå stort sett ferdig tegnet, sier Einar Møller ved planavdelingen på vegkontoret. E 18's mest konflikthfulle kryss sees på i sammenheng med utarbeidelse av forslag til reguleringsplan for ny E 18 fra Helland til Pauli.

Jorun Sætre

Høyt prioritert

Med en ÅDT på ca. 15.000 kjøretøyer og en høy ulykkesfrekvens er Kopstadkrysset nå prioritert med en foreslått oppstartsbevilgning på 10 mill. kr over 1996-budsjettet. - Vi regner med å komme igang med krysset i løpet av høsten 1996, sier Einar Møller til

Vestfolder'n. Den største del av bevilgningene vil brukes i 1997 og noe mindre igjen i 1998. Krysset er et ulykkespunkt hvor trafiksikkerheten absolutt må bedres. Politikerne påskynder planene og den berørte kommunen (Borre) stiller seg svært positiv til utbyggingen.



- Nå ser det endelig ut til at det blir en løsning i Kopstadkrysset, sier Einar Møller.

Fire-felts motorveg

Ifølge vegnormalene tilsier en ÅDT på 15.000, tilsvarende E 18 mellom Helland og Kopstadkrysset, etablering av fire-felts motorveg. Borre kommune står formelt som utsteder av reguleringsplanen som inneholder bygging av fire-felts veg. Planen innbefatter området fra nedlagt pukkverk ved Bollerud til Moskvil sør for Kopstadkrysset. Dette er en strekning på ca. 2 km. - Vi planlegger videre nordover til Helland forholdsvis kort tid etter at dette reguleringsplanarbeidet er ferdig, sier Einar. Dette sees i selvsagt sammenheng.

Planskilt kryss bygges

- Vi har ikke mulighet til bare å planlegge et nytt Kopstadkryss, sier han videre, men har

valgt å gå direkte på reguleringsplan for delstrekningen Bollerud - Moskvil. Krysset skal bygges som et planskilt kryss, to-plankryss, med ramper på begge sider med rundkjøring. Nåværende E 18 nord for krysset skal brytes opp. - Vi skal her ta vare på en del av ressursene som ligger i asfaltdekket, forteller Einar. Fylkesveg 666 fra Skoppum er foreslått fort inn på nåværende E 18 nord for Pauli ved Moskvil og utkjøring til ny E 18 vil skje i Kopstadkrysset. (Se kartskissen)

Planer videre sørover

Videre sørover fra Pauli, gjennom Våle kommune er det mange aktuelle alternativer. Det er noe motstridende meninger mellom Våle kommune, Fylkesmannen og Tons-

berg kommune. - Planleggingen her vil kreve en lengre prosess med avklaringer av trasévalg, forteller Einar. Det skal utarbeides kommunedelplaner for ny E 18 på hele strekningen Pauli - Gulli.

Planlegging parallelt med NSB

NSB jobber også med reguleringsplan for området. - Det er her ønskelig med en koordinering av etatenes planer, sier Einar. Borre kommune og Vestfold fylkeskommune har også gitt uttrykk for ønske om et samarbeid her. Derfor er et løpende samarbeid med NSB og Borre kommune viktig slik at avklaringer kan tas etterhvert på parsellen. Brua som i dag går over jernbanen må rives idet NSB skal bygge ut dobbeltsporet jernbanelinje på

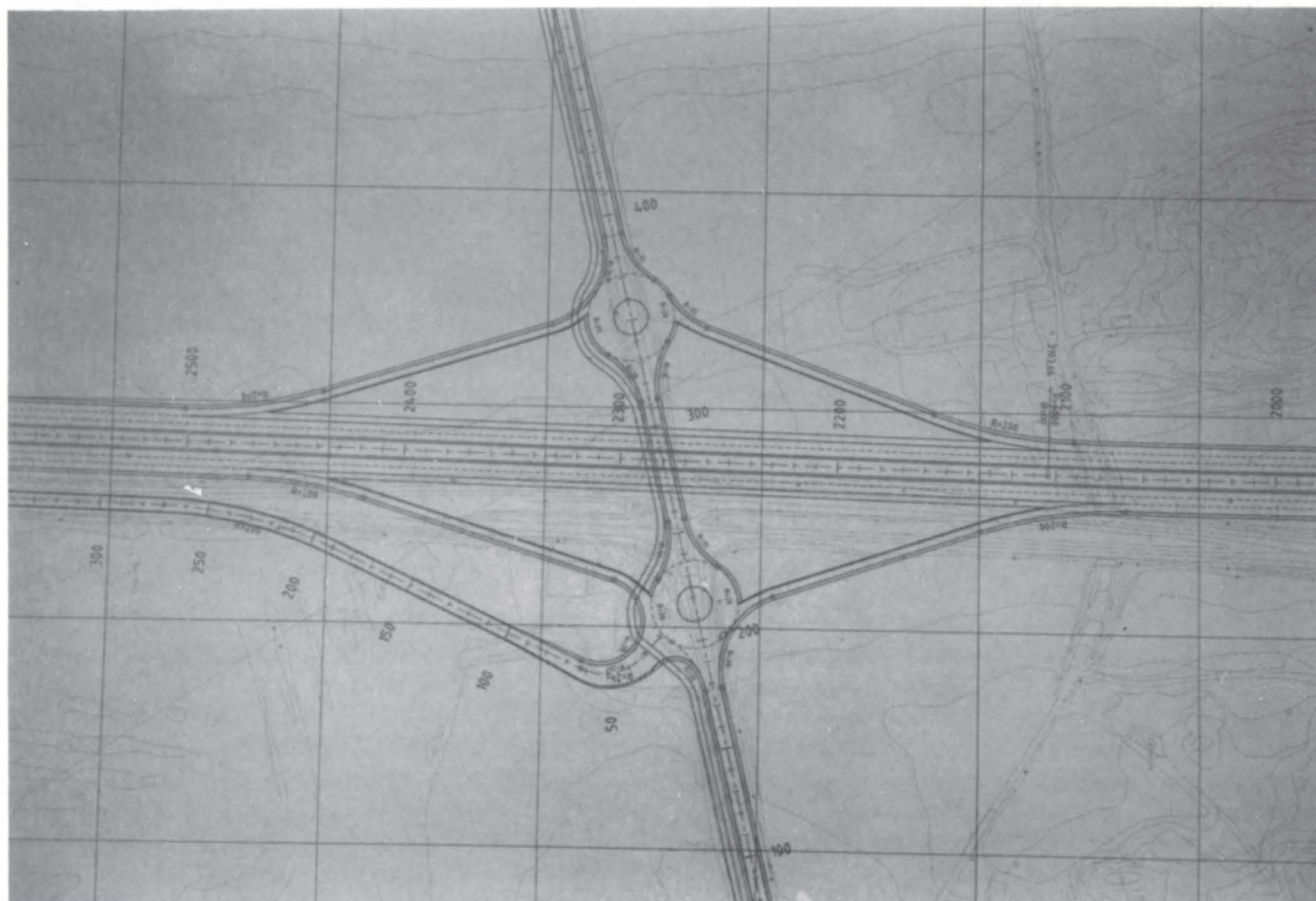
samme sted som sporet ligger i dag.

Grunneierne positive

- Planen har vært vist for de mest sentrale grunneierne og det er bred enighet om den valgte løsningen, sier Einar Møller til Vestfolder'n. Beboerne i området har i lengre tid vært forberedt på en ombygging av det ulykkesbelastede krysset og har vært meget positive til prosjektet.

Ansvarlige

Einar Møller er ansvarlig for utarbeidelse av reguleringsplanen for ny E 18 med to-plankrysset på Kopstad. Eieendomsforholdene er det Finn Schmidt som steller med.



info

Det nye Vegvesenet

Fra VDR

Vestfold er nå "ferdigforhandlet". Generelle kommentarer og pålegg spesielt for Vestfold er nå gitt:

Det pålegges å tilpasse organiseringen av trafikkavdelingen til to distrikter.

Ås og Horten er nevnt som hovedstasjoner. Her er alternativet Larvik og Ås, eventuelt andre løsninger.

Vegsjefen skal utrede lokalt hvordan de to driftsområdene kan/skal utformes. Denne utredningen må foreligge VDR fredag 3. mars kl. 12.00.

HMS kan ikke være en del av personalseksjonen.

Juridisk funksjon forutsettes å ha en direkte linje til administrasjonssjef.

Trafikkavdelingen gis et hovedansvar for transportplanarbeidet. Utbyggingsavdelingen skal være samarbeidspartner.

Framdriftsplan sentralt

Det ble holdt nytt forhandlingsmøte 24. februar der lønnsforhold for mellomledere ble diskutert.

Hvis det er grunnlag for å underskrive møtebok og organisasjonene er med på det, så vil møteboken bli oversendt fylkene.

Restforhandlingene er avtalt til 7. mars, hvor endelig møtebok utformes. Fylkene vil derfor ikke ha full oversikt over Vegdirektorens DnV-vedtak før etter 7. mars 95.

Lokal framdriftsplan:

Arbeidet med å lage en ny organisasjon basert på to distrikter starter umiddelbart i prosjektgruppa. Arbeidet skal være ferdig i uke 9.

27. og 28. februar

Arbeid med to-distrikt-modellen. Ny arbeidsgruppe og mandat

1. mars

Rapporten framlegges

2. mars

Ledermøte

3. mars

Droftingsmøte med organisasjonene.

Ny gruppe

Ny arbeidsgruppe som skal jobbe med to-distrikt-modellen er sammensatt slik:

Tore Kaurin, leder

Johan Lepperød

Anne Økstad

Tore Foss

Roar Gärtner

Reidar Jørgensen, NIF/NITO

Stein Erichsrud, SBF

Odd Arntzen, NVF

Sissel Berg, ELF

Tore Solberg, sekretær

Mandat

Prosjektgruppa (arbeidsgruppa) skal utarbeide forslag til organisering av trafikkavdelingen, hvor utedriften skal organiseres i to distrikter. Forslaget må vise skisse til organisering av avdelingen som klargjør ledernivåene.

Under arbeidet skal det legges spesiell vekt på:

- betjening av publikum
- effektiv organisasjon med god utnyttelse av ressursene.

Prosjektgruppa skal også se på viktige konsekvenser for produksjonsavdelingen av det forslaget som legges fram.

Eksisterende prosjektgruppe

Dagens prosjektgruppe skal fortsette. Tore Kaurin og Tore Foss går ut. Olav Sjonøst og Sigbjørn Gjerden skal fremdeles sitte i gruppa, men ikke som representanter for organisasjonene.

Denne gruppa skal jobbe med følgende:

- Råd og utvalg
- Kvalitetssikringsplan for prosessen fram til 1. juli 1995.
- Kontrakter mellom produksjons-/utbyggings- og trafikkavdelingen.
- Intern og eksternt informasjon.

Mellomledere i ny organisasjon innen 24. mars

- Stillingsbeskrivelse for seksjonsledere er utarbeidet.
- Forslag til stillinger som skal utlyses/innplasseres
- Prosess med organisasjonene
- Innplassering
- Utlysning av nye lederstillinger
- Nye mellomledere tilsatt/innplassert.

Leder for trafikk

"Har følt meg ensom i assisterende vegsjef-rollen"

Av Jorun Sætre

"Den mest spennende og utfordrende avdeling"

Sier vår nye trafikksjef Tore Kaurin til Vestfolder'n. Han er allerede klar i startgropa til å lede den nye store trafikkavdelingen. - Jeg prioriterte trafikkavdelingen, forteller Tore og legger ikke skjul på at han synes den er mest spennende og utfordrende. Han liker å ha kontakt med folk direkte i felten. De vet hva som rorer seg på grasrota, sier Tore videre. En kombinasjon av overordnede saker og det å kunne reise ut for å føle ting på pulsen passer godt for meg, fortsetter han.



- Jeg står i startgropa klar til å ta fatt som leder av den nye store trafikkavdelingen, sier Tore Kaurin til Vestfolder'n.

Følte uro

- Jeg har fått mye støtte og sympati fra folk i den vanskelige tida jeg har vært gjennom, sier Tore. Han har ikke opplevd noe liknende før og følte uro, og måtte i denne prosessen gå i dybden av seg selv. Redsel for å tape gjorde at han vurderte ikke å søke. Han følte seg på ingen måte sikker - det var ingen selvfølge at han skulle få en avdelingslederjobb.

Født og oppvokst i Tønsberg

Tore har for han i 1981 begynt i Statens vegvesen Vestfold, jobbet i Notterøy kommune og tre år i konsulentfirmaet Asplan i Oslo. I Vegvesenet begynte han på planavdelingen som vikar for Øystein Ludvigsen på trafikkseksjonen. Siden ble det utred-

ningsseksjonen, som leder. Arbeidsoppgaver der var utredninger, trafikktegninger, FTU-saker og revisjon av vegplan 86-89. Hosten 1986 begynte han som leder av maskinavdelingen. I 1989 fikk han jobben som assisterende vegsjef.

Nye utfordringer

Tore liker utfordringer og gleder seg til å ta fatt som leder av en stor og sammensatt avdeling. Avdelingen vil bestå av deler av driftsavdelingen og hele biltilsynet i tillegg til noe på planavdelingen. - Jeg har stor respekt for de som jobber med disse oppgavene i dag, sier Tore. Han håper at de store kulturforskjellene og de flotte mulighetene den nye avdelingen har, skal få folk til å jobbe på samme lag. Det å

jobbe mot samme mål og få folk til å arbeide godt sammen, ser han på som en viktig oppgave for han som leder. Han innrømmer et snev av prestasjonsangst når han tenker på det.

Proffe på publikumsbehandling

- Mange på den nye avdelingen kan lære resten av etaten hvordan man behandler publikum, sier Tore. Etaten ellers må bli bedre på hvordan vi takler og behandler våre "kunder", mener han. De forskjellige fagområdene er også spennende. Hvordan virker våre fysiske tiltak på vegene overfor den enkelte trafikant? Vi planlegger tiltak, men tenker ikke nok på hvordan bilistene/syklistene og andre trafikanter reagerer. Det å gå gjen-

nom vegenettet med trafikantenes øyne f.eks. når det gjelder skilting, kan føre til nye erkjennelser.

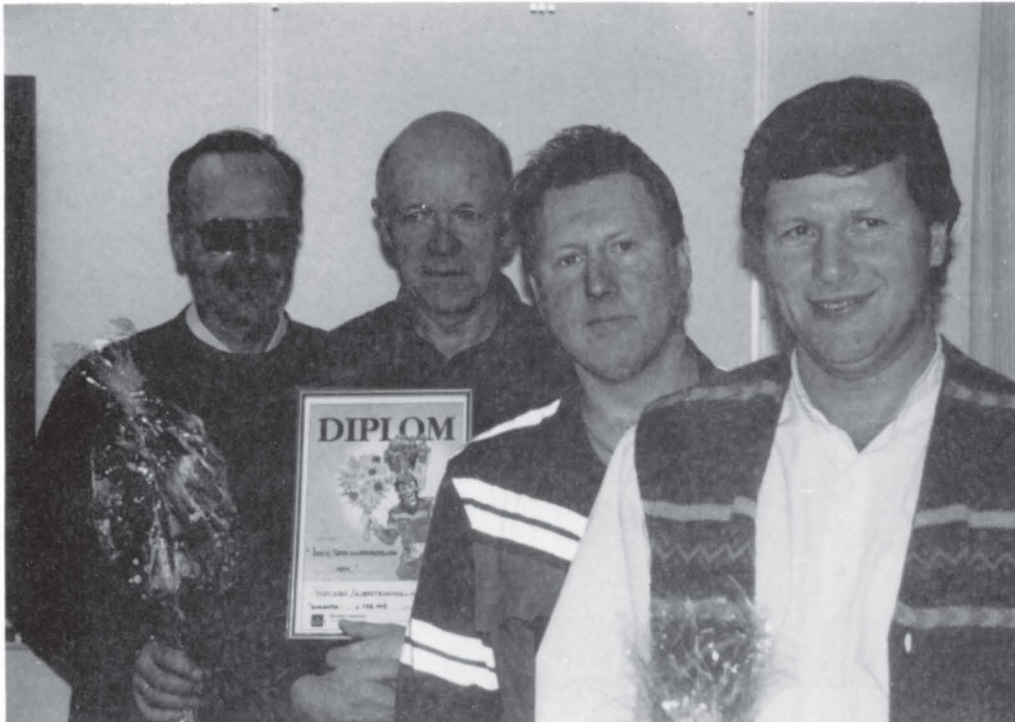
Synlige resultater og stadig fornying

Tore jobber målrettet og må se resultater av det som blir gjort, kanskje noe utålmodig noen ganger, mener han selv. Han er også bevisst på at ledere må fornye seg. Derfor kan han ikke se seg selv i samme lederjobben fram til pensjonsalder, et perspektiv på 24 år. Mål å bli vegsjef? - Jeg må innrømme at det nok har vært det, men jeg er ikke så sikker på det lenger, forteller Tore. For det første har jeg ikke lyst til å flytte ut av Vestfold og for det andre har jeg jo prøvd meg som vegsjef i en kort periode, legger han til.

Glad i folk

- Ettersom jeg har følt meg ensom i ass. vegsjef-rollen, ser jeg nå fram til å jobbe mot menneskene i organisasjonen, forteller han. Gleder meg til å jobbe tett sammen med folk - ikke eie dem! Den første utfordring blir å kunne takle seksjonslederplasseringen på trafikkavdelingen. De fleste ledere blir borte og 4-5 kommer til, d.v.s. at mange av dagens ledere blir overflødige. I en slik situasjon tar folk fram det beste i seg og ifølge Tore vil dette gå bra.

Våre egne oppfinnere



På bildet ser vi f.v: prisvinner Helge Hågan, avdelingsleder Magnus Bøie, leder av forslagsnemnda Gunnar Arnesen og prisvinner Rolf Sikveland. Anne May Presthaug var ikke til stede.

- Det vanskeligste er å få folk til å skrive ned idèene sine, og komme med dem som et konkret forslag, sier Magnus Bøie som leder den mest "kreative" avdelingen i Vegvesenet i Vestfold. Ved feiringen av prisen fikk Magnus overrakt diplom fra lederen av forslagsnemnda, Gunnar Arnesen.

Trond Holmstad

Den beste avdelingen

Forslagsnemnda behandlet fem forslag i 1994. Tre av dem var fra trafikant & kjoretøy, en fra maskinavdelingen, og en fra driftsavdelingen.

Det ble delt ut premier for tilsammen 16 000 kroner i 1994. Et av forslagene ble belønnet med "Petter Smart krus". Vestfolder'n var tilstede da "Årets oppfinneravdeling 1994" ble utnevnt. Prisen gikk til Magnus Bøies "disipler" på trafikant & kjoretøyavdelingen. De hadde sendt

inn flest forslag og hadde høyeste premiesum av avdelingene.

Ledelsesansvar

Fra forslagsnemnda ble det presisert at ledelsen på hver avdeling bør være våkne for det som dukker opp av nye tanker og idèer. Mange "hverdagsforslag" blir tatt i bruk uten at noen tenker på at nettopp dette forslaget kan være noe for andre, og attpåtil gi penger i kassa!

Hvordan bli oppfinner?

Hvis noen er interessert i å vite mer om de enkelte forslagene, for å se hva som skal til for å bli vurdert, er det bare å ta kontakt med noen av oss i forslagsnemnda, sier Anne Hov, som er sekretær.

Nemda består av:

Gunnar Arnesen, (formann)
Kjell Kval
Finn Skontorp Johnsen
Anne Hov, (sekretær)

1994 VINNERE

Kåre Klausen:

Forenklet oppsett av bakgrunnsmarkeringer.

.....

Anne May Presthaug:

Bruk av fargekoder knyttet til avdeling.

.....

Helge Hågan:

Dataprogram for hastighetsberegning ved trafikkulykker.

.....

Rolf Sikveland:

Synstesting for bilistene.

.....

Tore Berntsen:

Nytt smørekort for smoring/oljeskiift.

Krysset mellom RV 308, 311 og 19 ved Kanalbrua i Tønsberg:

Mammutkrysset skal utbedres

I Mammutkrysset er det liten oversikt og lang ventetid på "grønn mann" for syklister, og grønt lys for bilister. Ved hjelp av midler til gjennomføring av transportplanen, skal Vegvesenet nå lage en permanent løsning i krysset. Det er satt av ca. 10 millioner kroner fra potten for strekningsvise tiltak til dette prosjektet. - Jeg har et håp om å få planene klare i 1995 og komme i gang med anlegget i løpet av 1996, sier prosjektansvarlig, sivilarkitekt Anders Kalstad på vegkontoret.



Prosjektleder Anders Kalstad

Trond Holmstad

- Mammutkrysset er det første av en rekke prosjekter som skal settes igang fra Mammut til Teie, forteller Anders til Vestfolder'n. Vegkontoret har tidligere utarbeidet en analyse/beskrivelse av strekningen. Frittstående konsulenter har vi-

dere utarbeidet et skisseprosjekt for alle prosjektene sett under ett, for å sikre at alt blir sett i sammenheng.

- Med dette som utgangspunkt skal nå detaljplanene utarbeides, først altså for Mammutkrysset. Det er nå sendt ut forespørsel og tilbudsgrunnlag til fem firma, sier Anders Kalstad.

I forespørselen ber Statens vegvesen om å få utarbeidet tre mulige alternativer.

- Av alternativene skal det velges ett som revideres og fremmes som reguleringsplan. Målsettingen er å få godkjent reguleringsplanen i løpet av 1995, og starte arbeidet i krysset etter ferien i 1996, avslutter Anders Kalstad.

De tre MEST aktuelle alternativene !

Alternativ 1:

Rundkjøring i plan med dagens kryss og gang-/sykkelveg-kulvert vest og nord for krysset.



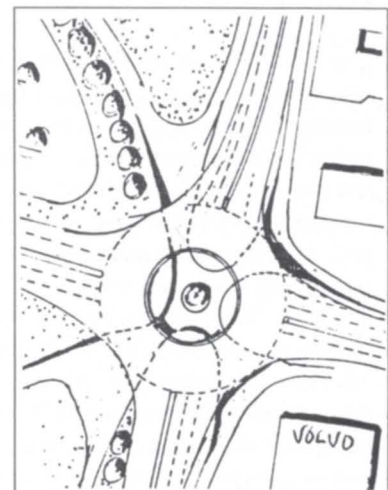
Alternativ 2:

Rundkjøring i plan med dagens kryss og en bruløsning for gang-/sykkelvegen (Forslagen til løsninger vil avgjøre hvor bruene skal ligge).



Alternativ 3:

Rundkjøring hevet (ca.1m) over dagens kryss og en gang-/sykkelveg-kulvert sentralt under hele krysset. (Liknende løsning finnes på E 18 i Stavanger).



Nytt ansikt i blant



Mette Bergan

Mette (27) har sine rotter i Sandefjord. Selv om hun mesteparten av livet har bodd i Oslo, føler hun seg allikevel ikke som ei Oslojente. Nå er hun grottekurs.

ansatt i et treårs engangsjement som kontrollingenør på tunnel. Den største oppgaven Mette skal ta hånd om er Hanekleivtunnelen.

-Den håper vi kommer igang i løpet av høsten, sier Mette som trives veldig godt på Barstad. Mette har tidligere vært to år på Veglab'en i Vegdirektoratet. Som ingeniør-geolog tok hun diplomoppgaven på asfalt! Mette innrømmer at hun fasinert av fjell.

Det påvirker også henes fritid som gjerne består av brevandring og klatring. Det neste hun har lyst å prøve seg på er grottekurs.



Forurenset vann på Kopstad

Vestfolder'n har fått meldinger om at det er dårlige tider for "den som er tørst" og stikker innom anleggsbrakka på Kopstad. Da vi var innom for å sjekke forholdene var det tomt hus. Om det var vannet som har forårsaket "rømningen" vites ikke. Ryktene sier at det er husdyr av typen ku og sau som har påvirket

drikkevannskilden. Deres vannavgang skulle visstnok ha vært så stor at "uhumskhetene" har trengt ned i grunnvannet på stedet. Ut fra det Vestfolder'n kunne se har rette vedkommende heldigvis satt opp advarsel for oss uvitende på begge tappepunktene på brakka.

Forurensningen er godt "skiltet".

AMM MÆTTING

Reidar Jørgensen: Svar på Tore Kaurin's innlegg i Vestfolder'n nr. 1/95

«Hva vil du forandre på?»

I en tid i forvandlingens tegn, hvor omorganiseringen er i full fart og omhandler de fleste i bedriften, hvor trygghet og forutsigbarhet spesielt fra ledelsen skal være en bærebjelke, mens informasjonen i linjen ikke alltid er like god, kommer artikkelen din i et litt rart lys og ikke i rett tid.

Du egger til diskusjon Tore, med den vinklingen du la opp til, MEN det var vel også meningen, når du sier at vi ikke er kostnadsbevisste nok, ikke følger godt nok opp og at ting sklir ut?? Selvfølgelig har vi som de fleste bedrif-

ter på vår størrelse, en god del å rette på. Heldigvis, spør'u meg !!

Den måten man angriper en utfordring på - som alle forandringer er - vil man få ditto svar på.

Derfor våger jeg å komme med noen private innspill som svar på din utfordring og noen råd til deg og oss alle sånn helt på tampen.

Jeg våger å påstå at vi er dyktige og jobber i en bedrift som de aller fleste av oss trives i.

Den minimale gjennomtrekken er vel det

beste bevis i så henseende.

Når ass. vegsjef da utfordrer oss ansatte på en lite konstruktiv måte, til å bli så mye bedre, så våger jeg å si at det er nærmest som å blåse liv i nesten slakte glør.

Du må for all del være kritisk til diverse forhold som kan bedres, men for å bedre på ting og tang, er det opplagt bedre å fokusere mere på det vi er gode og best på, før du fokuserer på forhold vi kan bedre.

Kostnadsbevisstheten er ikke god nok - og det er jeg enig i. Men kostnadsbevisst-

het må da vel være noe mer enn mobiltelefoner, personsøkere, bærbare PC'er eller ??

Kaurin spør hva dette koster etaten, men glemmer helt å nevne hvilken nytte dette gir ledelsen og de ansatte som har disse hjelpemidlene.

I beredskapsammenheng, både for ledelsen og ansatte, har mobiltelefon mer enn en gang vært uunnværlig.

I vår mobil- og møtehverdag er nytte, tilgjengelighet og service både overfor kollegaer i jobbsammenheng og ikke minst overfor våre eksterne kunder, vanskelig målbart i kroner.

Hvilken leder eller mellomleder gir fra seg mobiltelefonen, framfor ansatte som har daglig behov og bruk for denne ??? Kriterier for behovsprøving må favne over enhver lest.

Det å være forutsigbar og trygg skal virkelig bli prøvd i denne sammenheng.

Gadd vite hvor vi hadde stått dersom mobiltelefonen f. eks. forsvant? At den lykkelige eller ulykkelige innehaver av en mobiltelefon må betale privatsamtalene sjøl, bør nevnes.

For mange er jobben mer enn 8-4-engasjement og de fleste av oss - med eller uten barn eller andre «verv» og plikter, bor ikke i nærheten av kontoret. Det å jobbe hjemme både med saksbehandling og kontakt med kunder, oppsittere, grunneiere og øvrige kunder, er blitt manges hverdag etterhvert. Uten et lite kronebeløp som tilskudd til privattelefonen for en engere gruppe og en bærbar PC som noen ansatte har, tror jeg at vi ville kunne ha vært langt mindre nyttige og fleksible for vegkontoret, enn hva tilfellet er.

Nevnte «hjelpemidler» er mer enn kjekt å ha, spør' u meg. Det må da være andre sider med virksomheten hvor vi kan bli og være mer kostnadsbevisste.

Hadde det ikke vært bedre å fokusere på (nevnes i fleng): Konsulentbruk - Bedre dataflyten og få utnyttet denne - Tidsmessig bruk av konsulenter - Engasjementer til riktig bruk - Stille krav til oss ansatte og få forholdene bedre tilrettelagt i vår hverdag - Tilgjengelighet - Lære møtstruktur og møteledelse, dvs effektuere møtetiden - Få leder/ansatt relasjonene mer på banen enn ettårige MAS - Sette den ansatte mer i fokus, for å ha nevnt noe.

Oppfølging/lojalitet/ hvorfor sklir ting ut??:

«Oppstartskulturen vår er god», sier du, «men oppfølgingen kan bedres».

Ja - det er jeg veldig enig i, men er det de ansattes ansvar at det ikke er bedre??

I min travle hverdag velger jeg av og til å ta de enkle sakene først og lar de mindre enkle modnes litt mer. Årsplaner, tertialoppfølging og jevnlig møter er vel og bra og ikke bra nok, men hva med den vanlige og travle hverdagen ??

Har vi et godt nok system for oppfølging og håndheving av tidligere pålagte oppgaver? Har vi alle ansvaret for at beslutninger i møtereferat ol. blir etterlevd ?

Jeg ser gjerne den ansatte som etterspør eller tar ansvaret for å forfølge dette.

For en tid siden utgikk et påbud om at alle



Artikkelforfatteren
Reidar Jorgensen

som fikk anledning til å komme på kurs, hadde obligatorisk tilbakemeldingsplikt på seksjonen eller avdelingen.

Sjøl må jeg langt tilbake i tiden for å huske den gang jeg ble beriket av andre kursister eller vice versa. Er det mitt ansvar eller er det ett lederansvar? Eller et systemansvar som påligger oss alle?

Dersom det er rett og riktig at vi har ca. 1300 rundskriv å forholde oss til, så vil vi vel finne noe av årsaken til «utskeielsen» der, men det forringer ikke at vi kan tenke og handle på egenhånd og ikke være helt «A-4» som mange rundskriv vil beskrive det.

Sjøl kan jeg knapt ramse opp mer enn promiller av antallet rundskriv du nevner, men hva gjør det ??

Basis til det hele er vel at vi må begynne

med det genuint enkle, med DEG og MEG som de viktigste ressurser i etaten. Gi oss trygghet, fortrolighet, ansvar og oppretthold adgangen til frihet, samtidig som dere i ledelsen er forutsigbare.

Hvordan komme videre, Tore K.??

Du gir visse antydninger som jeg gjerne forfølger og som vi ansatte, du og ledelsen kanskje kan gripe tak i.

Vi har vel verken tradisjon eller godt nok utviklet bedriftskultur til at de ansatte åpent og trygt kan si fra og ta opp ting og tang de kvier seg for, enten det er overfor kollegaer eller ledere.

Trygghet og forutsigbarhet mellom ansatte og ledere tror jeg er to nøkkelbegrep som begge parter må ha som overordnede mål i prosessen med DnV og videreutvikling av vår bedrift og ditto kultur.

Ved å satse på trygghet og forutsigbarhet i organisasjonen vil åpenheten etterhvert komme sigende og forhåpentlig kunne fortrenge utryggheten, som kan være tilstede hos enkelte av oss.

Å si til en leder eller kollega: «Jeg er ikke helt trygg på deg, hvordan kan vi løse det?», skal ingen være redd for å ha som målsetting, sjøl om det vil kreve mye av oss alle å komme dit.

MEN du verden så deilig det hadde vært å være der, men vi må akseptere de 3 Ter's sannhet, at Ting Tar Tid.

Men er det ikke deilig at vi har ugjorte forhold å gripe fatt i Tore, sjølom jeg ikke er enig i din angrepsvinkel på vår nære fremtid og hva som er viktigst å starte med?

La oss ønske hverandre lykke til og sørge for at interne mellommenneskelige relasjoner og forhold virkelig får prioritet, prioritet som vil kunne komme oss alle til nytte.

Helt på tampen må ikke glemmes at det er viktig å gi hverandre en oppmuntring langt oftere enn i ny og ne.

Reidar J

Treskjærer på si

Av Trond Holmstad

Hobbysnekkeren Håvald Thingelstad på eiendomsseksjonen har alltid vært stø på hånda. Da han for snart ti år siden tok et kurs i treskjæring i Svarstad, hadde han lyst å utvikle sine ferdigheter til noe mer enn stoler og bord.

På gården Kragemo mot Herland i Svarstad har Håvald de siste årene lagt bak seg en stor produksjon hvor vi kan nevne: Peiskrakk, ferdaskrin, peispuster, speil, brødboks, peishylleklokke, veggklokker, skjeer og lampetter.

- Det har nå blitt mest til eget bruk og til gaver til venner og kjente. Jeg har rett og slett ikke tid til å lage ting på bestilling, forteller Håvald.

Håvald ble for et par år siden overtalt til å være med på en husflidsutstilling på skolen i Svarstad. Det var en voldsom etterspørsel etter tingene han hadde laget, innrømmer Håvald. - Jeg kunne vel ha sluttet i jobben etter den etter-



Mye arbeid er lagt ned i tingene, og flotte er de blitt!

spørselen jeg fikk på den utstillinga, sier Håvald og ler høyt.

Håvald mener problemet er at treskjæring tar mye tid. Skulle man ha en noenlunde timebetaling hadde vel ingen

hatt råd til å kjøpe tingene mener han.

Håvald bruker fritiden godt. Han har bygget egen hytte "innpå skauen". Den er innredet med egenprodusert inventar. Der henger også mye av hans treskjærte arbeider.

Håvald som har jobbet i Vegvesenet i 27 år har vært med på den store utviklingen i etaten. - Da jeg begynte på Vegkontoret var det ca 40 ansatte her. Et par år etter startet grunnseksjonen opp, og der har jeg vært siden, sier Håvald Thingelstad som kjenner de fleste i Vegvesenet på ansiktet, men gjerne innrømmer at navnene ikke sitter like godt.



Håvald ser fremover i et av de flotte speilene.

Merverdiavgift og Investeringsavgift

Fra 1.1.95 er merverdiavgiften 23%. Fra samme tidspunkt er investeringsavgiften 7%. Overgangsbestemmelser sier at dersom varer og tjenester er levert før 31.12.94 skal det beregnes 22% merverdiavgift, selv om fakturaen sendes etter 1.1.95.

Dersom varene er levert etter 31.12.94 skal det beregnes 23% merverdiavgift, selv om avtalen er inngått for årsskiftet. Med andre ord: Leveringstidspunktet er avgjørende for hvilken proSENTSATS som skal brukes!

Yngvar Pedersen

Hjertelig takk

for hilsener og blomster på min 80-års dag.
Åge Melvin Kjeldås

Ei lita historie sånn apropos

En eller to tunneler

Historien fortelles om brødrene nordpå som hadde fått tilslaget på å bygge en flott tunnel for kommunen. De to brødrene var ikke viden kjent for sin ingeniørkunst, så det manglet ikke på skepsis til prosjektet. Brødrene hadde bestemt seg for å begynne i hver sin ende, for så å møtes på midten.

var sikre på at de ville møtes på midten, og at de ikke ville sprengte seg forbi hverandre?

- Æ kainn ikkje skjønne at det e nokka problem, sa den eine. Hvis vi skulle sprengte oss forbi kverandre, så får dokker jo to tunnela, og da ska dokker selvfølgelig betale berre for en!

De som hadde minst tiltro til "ingeniørene" ville ha svar på hvordan var de egentlig

Kanskje det kunne være noe for Vegvesenet i Hanekleiva?

•••••
• Husk å tips oss om det som skjer! •
•••••



En fotomaskin forteller sin historie



Jeg ankom Biltilsynet i Tønsberg en fin vårdag i 1979. Skinnende ny og blank var jeg klar til å møte Tønsbergdistriktets befolkning. Og vet du, frem til jeg ble pensjonist i april 1994 rakk jeg å møte over 92 000 mennesker som skulle ha førerkort med bilde av seg selv! Det er flere mennesker enn det bor i området, så noen må ha vært her minst to ganger. Noen smilte, andre var sure. Særlig hyggelig var det å møte 18-åringer som hadde greid å ta lappen. Noen virket nesten skrekkslagne når de hadde tatt turen til oss.

Kollegaene mine i Biltilsynet var flinke til å stille pent med meg, og Leif (Larsen) og Grete (Andreassen) var fosterforeldrene mine det meste av tida. Hver fredag ble jeg vasket, og mandag morgen fikk jeg ny flaske med saft (fremkallingsvæske).

Lars (Larsson) fra Agfa Gaevart plukket meg fra hverandre en gang i året, og da var jeg i kjempeform etterpå!

Litt over ti år bodde jeg på Kilen. Den mest dramatiske opplevelsen i livet mitt fikk jeg en mørk natt. Innbruddstyverbrøt seg inn i brakka vår og kidnappet meg! Ikke vet jeg hvor de hadde tenkt seg hen, men heldigvis var politiet ute på kontroll. De stoppet varebilen jeg var puttet inn i, og om morgenen var jeg lykkelig tilbake på plass på Kilen nesten før noen visste at jeg hadde vært borte. Slå den!

Sommeren 1989 flyttet jeg til Ås, og fikk nytt fint kontor, rett bak førerkortskrankene. Da regnet jeg med å leve et stabilt liv videre. Men på høsten i 1992 vedtok noen høye herrer i Oslo at førerkortene skulle stemples med et el-

ler annet på baksida, og dermed kom tusenvis av mennesker som hadde vært på besøk kort tid før, innom igjen. I september 1993 stressa jeg meg omtrent ihjel. Skulle de ta livet av meg? Det var fullt kjor fra morran til kvelden, og de presset meg til å lage nesten 300 førerkort hver dag! Til sammen lagde jeg 4544 bilder på en måned! Helt borti natta, men jeg greide det!

I april 1994 ble jeg heldigvis pensjonist! Da hadde jeg skaffet statskassa en inntekt på nesten ti millioner kroner, 25 kilometer film hadde passert mitt våkne øye (objektivet), og 800 liter fremkallingsvæske hadde rent gjennom magen min! Jeg har laget mange, mange fine bilder og har mine tvil om at videokamera, skriver og PC kan erstatte meg. Men den som lever får se! **Tore Søyland**

START LØPETRENINGEN TIL ÅRETS SOGNETUR!

I år er det igjen Vegmestercap i landevgslop langs fagre Sognefjorden. Årets arrangement går av stabelen fredag 26. mai (4 km Leikanger-Hermansverk) og lørdag 27. mai (5 og 21 km i Balesstrand).

Vi regner med at Vestfold som vanlig stiller med den største og hyggeligste troppe! Det tidligere årene har vi vært over 30 fra Vestfold som har deltatt på en eller flere av distansene, med svært forskjellig treningsgrunnlag. Ingen for raske, ingen for trege!

Reiseopplegget blir som vanlig avreise med buss fra Vestfold fredag morgen og retur søndag. Vi håper å få bo på Sognefjorden turisthotell i Hermansverk der bl.a. banketten lørdag kveld vil finne sted. Det blir en egenandel på noen hundrelapper pr. person, avhengig av om man ønsker enkelt- eller dobbeltrom. Nærmere detaljer kommer i egen innbydelse/påmelding som blir sendt ut senere. Da skulle det bare være å starte treningen, hvis du da ikke allerede er igang! I april starter vi for øvrig felles løpetrening en gang i uken. **Husk at det er mer moro å løpe jo mindre blodsmak du har i munnen!!**

*Hilsen VEGAs løpegruppe:
Marit & Øystein*

Vestfold vegarbeiderforening

Avholder medlemsmøte på Furulund kro i Stokke (gml. E18) **mandag 6. mars 1995 kl. 18.00.**

Saker: 1. Forslag på to representanter og to vararepr. til Norsk Arb.mandsforbunds landsmøte i Oslo 7-12. mai 1995.
2. Det nye Vegvesenet (starter kl. 18.30)

Vegsjefen og de nye avdelingslederne er invitert. Enkel servering

Styret

Jentene er på banen!

Kvinner i ledelse markerer seg!

- Vi er en gruppe kvinnelige mellomledere som har kommet sammen og dannet en gruppe, forteller Eva Monsen ved biltilsynet Larvik. Jentegruppen har eksistert i ca. tre år og ble dannet etter et initiativ av Tore Solberg på vegkontoret.

Jorun Sætre

- Det siste året har Tore Solberg vært sekretær, sier leder av gruppa Eva Monsen til Vestfolder'n. - Vi har kanskje ikke vært så veldig aktive og synlige, men det har vi tenkt å rette på nå, sier hun bestemt. Et nytt initiativ er nå tatt overfor ny ledergruppe og planlegging av nye tiltak er på gang.

- Vi har i disse tre åra jobbet aktivt med selvutvikling innen gruppa, og har bl.a. berørt temaer som presentasjonsteknikk, møteteknikk, beslutningstaking og tidsplanlegging, sier Eva. I tillegg har vi hatt en samling for jenter i Vegvesenet som har sitt arbeid i mannsdominert miljø.

Hensikten med opprettelsen av gruppa er bl.a. å knytte kontakt med kvinnelige lederkollegaer, og å bidra til økt akseptering for kvinnelige lederegenskaper. Vi ønsker alle å bli bedre ledere, avslutter Eva.

JENTEGRUPPA BESTÅR AV:

Eva Borge, Mary Kristensen, Anne Økstad, Marit Skudal på vegkontoret, Anne-Mari Johansen biltilsynet Horten og Eva Monsen, biltilsynet Larvik



- Vi trenger den støtten og hjelp vi kan gi hverandre, sier alle jentene i gruppa samstemt. I første rekke f.v.: Eva, Marit, Mary, Anne-Mari og Eva t.v.f. "Botteballetten". Sekretær Tore og Anne bak til høyre.

En liten kommentar til en liten hendelse i en liten måned

Vegvesenet er "potte tett"

I foljetongen "påkjørte bruer" tar vi i dag opp episoden som skjedde på Kanalbrua i Tonsberg. En slepebåt var i ferd med å geleide det britiske skipet "Sociality" ut av smult farvann da det plutselig ikke gikk dit slepebåten hadde hå-

pet på. Det endte med at det ble en "sosialisering" med brukaret på vestsiden av brua. Det sosiale "etterslep" ble fulgt opp av Vegvesenet som klarte å "holde tett" ovenfor media i flere dager, inntil faren for panikk blant "øyboerne" skulle

ha lagt seg. Da Vegvesent fortalte pressen (Tønsbergs Blad) om hendelsen, ble det selvfølgelig førstesideoppslag dagen etter. I følge informerte kilder skal ikke hendelsen ha rystet befolkningen i området mer enn at det fortsatt er omtrent like mange bilister å se på den samme brua. Moralen: Det hjelper ikke å holde tett når man står med en fot i vannet!

"Det går an å ha to tanker i hodet på en gang!"

Uttalelse fra en avdelingsleder (hørt på gangen)

Kjemiske og helsefarlige stoffer

Det er vedtatt at vi skal gjennomføre en registrering av kjemiske og helsefarlige produkter fordi vi i henhold til Arbeidsmiljølovens § 11 er pålagt å ha et register over dette. I følge denne loven er det arbeidsgiver som er ansvarlig for å etablere og vedlikeholde et slikt register.

Ledelsen har uttalt et ønske om at antall produkter skal reduseres hvis mulig.

Hele sanerings- og registreringsarbeidet består av følgende deler:

1. Det er innført innkjøps stopp for NYE kjemiske og helsefarlige produkter. Produkter som er på arbeidstedet kan fortsatt kjøpes inn hvis ikke noe annet er avtalt med den stedlige ledelse.
2. Alle arbeidsteder i fylket blir besøkt for å sanere og registrere produkter.
3. Alle produkter blir registrert på data.
4. En oversikt over produkter samt produktdatablad for disse stoffene oversendes det enkelte arbeidsted.
5. Eksisterende rutiner for innkjøp vurderes.
6. Rutiner for vedlikehold av systemet etableres.
7. Innkjøpsstoppen for NYE produkter oppheves.

HÅS

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

HÅS



Allan Kristiansen vil være den personen som registrerer produktene.

Hvert arbeidsted har utpekt en ansvarlig person som skal påvise de produkter som er på stedet, og ta avgjørelser om noe skal kastes.

Alt som skal kastes vil bli samlet på Ås for samlet levering til godkjent mottakssted for spesialavfall.

Det har vist seg at det tar ca 1-2 dager å registrere det som finnes på hvert arbeidsted.

Registreringsarbeidet vil sannsynligvis være utført i april, men det er en del etterarbeid slik at vi ikke vil ha en samlet oversikt før i juni.

Noen eksempler på kjemiske og helsefarlige produkter:

Vindusspylervæske
 Drivstoff
 Spraybokser
 Rengjøringsmidler
 Maling
 Avfettingsmidler
 Smøre- og tetningsmidler
 Sveiseelektroder
 Toner til kopimaskin
 Toner til telefaks

DET SKJER

Anleggsavdelingen

Bruvedlikehold:

RV 308 Vrengen bro

Stillas settes opp og gammel forskaling og søyler bringes ned og fjernes. Drens-systemet forbedres.

Små og mellomstore anlegg

Dronningensgt. Larvik: Skulle etter planen påbegynnes i uke16, men vil p.g.a andre arbeider i kommunens regi bli utsatt til etter fellesferien. I stedet vil Danebo og Ringdal bli påbegynt tidligere enn planlagt.

Planlegging og klargjøring før oppstart:

Peder Bogens gate/ RV 305: oppstart uke 13

Danebo- E 18 utvidelse av avkjøring: Start uke 9.

Ringdal- E 18 forbedring av kryss: Start uke 16.

E 18 Nord

Fremdrift på anlegget:

Arbeid for NSB: Div. rekkverksarbeider på bruene på Bergsengaed.

Gutufossen bru:

A/S Anlegg har startet arbeidene.

Nytt anleggskontor er etablert på Smalhagan.

Hallanåsen: Sprengningsarbeidene fortsetter frem til 1.juli 1995. Da vil det være tatt ut 150 000 m³ pukk.

Søndre Bolstad tunnel: H & K Sandnes, Larvik har fått kontrakten på forskjæringen til tunnelen.

Bruarbeider

Brekke vegkultvert:

Armering gjøres ferdig og forskalingsystemet lukkes.

Kulverten støpes i slutten av mars.

Brekke vannkultvert:

Det graves ut, fundamenteres, forskales, armeres og støpes med fremdrift 20m pr. uke. 245m vil være ferdig støpt i løpet av mars måned. Total lengde på kulverten er 365 m.

Driftsavdelingen

Område 1

Holmestrandtunnelen:

Nattstenges i uke 11(3-4 netter) for montering av

13 l.m. tunnelduk i tunnelhvelvet, som en prøvestrekning.

Duken er beregnet på tunneler med ådt<1000 men p.g.a dens spesielle egenskaper er det ønskelig å prøve ut kvaliteten i Holmestrandtunnelen som har en ådt på ca. 14000. Dette vil bli den syvende typen hvelv i tunnelen.

Område 2

RV 306 v/Dahl, sprengning av grøft

RV 312, knusing av stein

FV 525, Askjerdalen, utbedring

E 18 Nord, montering av miljøstasjon

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

Område 3

Generelt vintervedlikehold. Krattrydding langs fylkesvegene og endel repisking. Avfetting av refleksstolper på E18. En del manuell strøing og vannavledning.

Gratulerer

50 år

Vigdis Myhre 17.3

60 år

Nils W. Berg 24.3

65 år

Harald Wessel 04.3

Knut Moe 15.3

70 år

Adolf Akerholt 31.3

80 år

Johan Sandmoe 26.3

HUSK!

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

Velkommen

Lars Olav Farstad

Geir Sverre Horvei

Linda Sogn

-avdelingsingeniør drift (vikar 2år)

-kontrollingeniør anlegg(engasjement 3år)

-praktikant anlegg 1 år fra 1.1.95