

# Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 9/19. årgang  
5.oktober 1992



*Arbeidet med miljøtunnelen på Steinsnes er nå godt i gang.  
Støy og rystelser er under kontroll.*

## Norgesrekord i stålsjunt

Anlegget er nå godt i gang med den største sjuntjobben som hittil har vært utført i Norge. Totalt skal 2700 tonn stålplater vibreres ned i grunnen for å bli vegger for Norges lengste nedgravde miljøtunnel på Steinsnes i Horten. Støy og rystelser i nabolaget er under kontroll. Fram til november må likevel beboerne langs tunnelen belage seg på urolige tider.

**Side 12 - 14**



**Veg-  
politikeren  
Side 10-11**

**Johnny  
tilbake  
Side 15**



## Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

**Redaktør:**  
Erik Thomassen

**I redaksjonen:**  
Jorun Sætre Bringaker

**Redaksjonsråd:**  
Irene Enerud  
Stein Erichsrud  
Tore Kaurin  
Per Arne Nilsen  
Kristin Sande

**Adresse:**  
Statens vegvesen Vestfold  
Postboks 2004,  
3103 Tønsberg

**Trykk:**  
Horten Print-Shop

**Opplag: 750**

Trykt på miljøpapir, d.v.s.  
papir som er framstilt uten  
bruk av klor.

**Det er intet som  
folk er så glad i -  
og så uforsiktig  
med - som livet.**

# Bedre kontroll og bedre informasjon

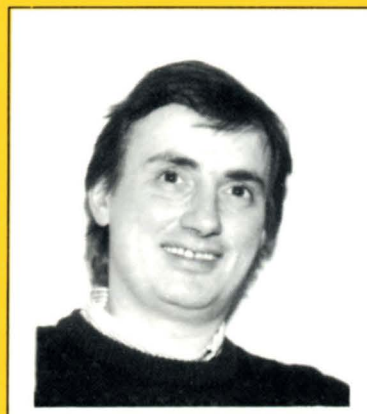
Verden er urettferdig, og ikke så rent lite merkelig heller. Miljøsaingen i Storgata i Horten har ikke gitt oss særlig mange blomster i håret til nå, til tross for at vi tar et krafttak for å bygge om byens hovedgate til en grønn oase. Gjengangeren har vært full av kritikk fra handelstand, kommune m/ ordfører i spissen, og andre. Det graves på gale tidspunkter, varmekabler fjernes fra fortau, og arbeid må gjøres om igjen. Småting, men i dette tilfellet nok til å bringe prosjektet i vanry. Bedre kontroll og bedre informasjon må til, tror jeg.

Slik jeg kjenner saken, er det liten grunn for plan og anlegg til å ta kritikken inn over seg. Dette er en jobb vi kan, og dette er en jobb vi gjør skikkelig. Saken anskueliggjør likevel en del forhold vi kan dra lærdom av. For det første at det å jobbe i by (som det blir stadig mer av nå), stiller store krav til forholdet til omgivelsene. Når arbeidet i tillegg skjer i en handlegate blir dette ytterligere forsterket. For handelsstanden er ikke dette bare snakk om støy og skitt og vanskelig framkommelighet. Det er snakk om penger. Og da er toleranse-grensen, forståelig nok, en helt annen.

Det andre vi kan lære er at situasjoner som dette takler vi best alene. I MPG-prosjektet i Horten gjør kommunen en del av jobben for oss fordi de samtidig skal legge nye vann- og avløpsledninger. De problemene som har oppstått har stort sett hatt sin bakgrunn i det som skulle være kommunens ansvarsområde. Likevel har problemene medvirket til å skape negative holdninger til prosjektet i sin helhet. At kommunens folk i tillegg går ut med urettmessig kritikk av Statens vegvesen gjør ikke saken bedre. Jeg mener at vi i fremtiden må beholde den hele og fulle styringen med prosjekter i så følsomme områder som dette.

Men vi kan lære enda mer enn dette. Når prosjektet først kom skeivt ut,

var det liksom ingen grenser for ulykker som skulle ramme det, i hvertfall i Gjengangerens spalter. Slik virker ofte mediene. Når et inntrykk først er skapt, skal det mye til å endre det. Og pressefolk vet intuitivt at leserne blir mest fornøyd om de får bekreftet sine synspunkter hver gang de slår opp avisa.



**Redaktøren mener**

Det er altså lett å finne feil hos andre i denne saken; hos handelsstanden, i kommunen og i pressen. Vi har likevel ikke noe valg. Det eneste vi kan endre på er oss selv. Derfor må vi spørre hva vi kan gjøre for at vi ikke skal komme så dårlig ut neste gang vi bygger MPG eller spar opp nabolag. Og svaret er rimelig enkelt: Vi må ha full kontroll over gjennomføringen av prosjektet, og vi må ut å kommunisere aktivt med de som blir berørt av det. Initiativet er vårt, og det må vi utnytte.

# Asfalt med støydemping

På riksveg 19 gjennom Kirkebakken i Borre er det i år lagt en forsøksstrekning med drensasfalt, en dekketype som gir betydelig lyddempingseffekt og som lar vannet slippe gjennom slik at overvann unngås. Streknin-gen inngår som en del av Vegdirektoratets FOU-prosjekt om støysvake dekker. I sep-tember var folk fra SINTEF/NTH på plass i Borre for å måle støydempingseffekten. At den er betydelig kan man uten videre høre, men problemet er at effekten er nokså kort-varig og at dekkene hittil har vist seg å gå lett i oppløsning.

## Erik Thomassen

Henning Røed er kontaktperson på vegkontoret for pro-sjektet. - Det som kjennetegner drensasfalten er at den har svært høyt hulrom, forteller han. Mens hulrommene i vanlig asfalt utgjør 2 - 5%, utgjør de i drensasfalt minst 15%, og for dekker som skal ha god lyddempingseffekt helst over 20%.

Problemet med drensasfalten har i første rekke vært at dekkene for fort går i oppløsning. - Med så store hulrom som her, er marginene små, sier Henning Røed. Man tar bort noe av finstoffet og det blir nesten bare stein og bitumen tilbake. Røed forteller at man for dette spesielle prosjektet har gått ned på steinstørrelsen til 11 mm og har redusert blandingsvarmen fra 150 - 130 grader for at bitumen ikke så fort skal renne av steinene. Dekket på Kirkebakken er også tilsatt polymermodifisert binde-middel, og man har foretatt blandingen slik at de store steinene er blitt tilsatt bitumen før det som måtte være av finstoff. Alt dette i et forsøk på å bedre sammenbindingen og forlenge dekkets levetid.

- Jeg har god tro på at man skal klare å finne fram til en dekkesammensetning og en produksjonsmetode som gjør drensasfalten mindre utsatt for oppløsning enn det tilfel-let har vært til nå, sier Røed. Problemet er imidlertid også at lyddempingseffekten er nokså kortvarig. Porene tettes til av støv og skitt allerede etter et halvt års tid, og da klarer ikke lenger dekket å absorbere særlig mye lyd. Vegdirektoratet gjør også forsøk med å rense asfalten, men man har ikke noen fullgod rensemetode foreløpig.



Støyen reduseres betraktelig når bilene kommer inn på dren-sasfalten ved Kirkebakken i Borre, kan Kjell Skaalvik (t.v.) fra SINTEF konstatere.

10. og 11. september var folk fra SINTEF og Vegdirekto-ratet på plass i Borre for å måle lyddempingseffekten av dekket som er lagt der. Støy ble målt både utenfor og innenfor forsøksstrekningen. - Forskjellen ligger på 4 - 5 dBA, kan Kjell Skaalvik fra Lyd-teknisk senter ved SIN-TEF fortelle. Dette kan høres lite ut, men det er faktisk ganske mye. Det tilsvarer en reduksjon i antall kjøretøyer på 60%.

Riksveg 19 på Kirkebakken er en av flere forsøksstrekning-er i dette prosjektet. De andre ligger i Sør-Trøndelag, Akershus, Telemark og Aust-Agder. I følge Henning Røed er det ikke aktuelle planer om flere strekninger med drensasfalt i Vestfold. Fra før har vi imidlertid asfaltert en kortere strekning ved Jareteigen i Tønsberg kommune med denne asfalttypen. Drensasfalt har en pris som lig-ger 25 - 30% høyere enn vanlig asfalt, men sammenlignin-gen er ikke helt reell fordi den inkluderer enkelte ekstra-utgifter som alltid vil påløpe et forsøksprosjekt.

# Omstilling og profesjonalitet

Jeg slutter meg til Per's innledning under ledelsens spalte i forrige nummer av Vestfolder'n, der han kommenterer at situasjonen i samfunnet som helhet og i Statens vegvesen er at fremtiden ser ut til å bli mindre og mindre forutsigbar. I denne forbindelse er det viktig å ta med seg et visdomsord som sier: "Den som føler seg ferdig utlært, er ikke utlært - men ferdig".

Det jeg med dette vil si, er at omverdenen hele tiden vil stille nye krav og utfordringer til oss. Klarer vi ikke å fylle den rollen vi er pålagt, er det andre som står klare til å overta. Dette gjelder kanskje spesielt på den konkurranseutsatte delen av anleggsvirksomheten vår.

Heldigvis er ikke dette noen stor overraskelse for oss. Vi føler at vi gjennom ERK-regning og oppfølging av produksjonen på øvrige anlegg gjennom lengre tid, kan dokumentere vår konkurranseevne. Spørsmålet er om vi gjennom vår oppførsel har klart å selge dette til omverdenen. Det er på det rene at andre utenfor etaten følger med i våre disposisjoner og overprøver disse på en helt annen måte enn tidligere. Det er derfor viktig at det fra omverdenen ikke kan sees tvil om vår objektivitet og troverdighet. Dette må vi bevise gjennom våre disposisjoner.

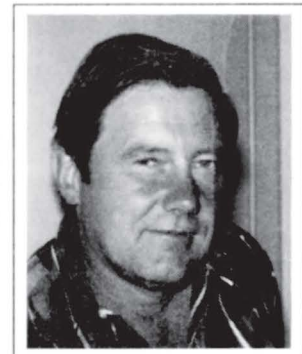
Gjennom den nye håndbok 018, stilles det nye og skjerpede krav til utførelse og tekniske løsninger med henblikk på anleggs-

driften. I tillegg stilles det helt nye krav til valg mellom løsninger basert på konsekvensvurderinger som tar hensyn til forhold ut over anleggskostnader. Dette er en erkjennelse av at våre valg har konsekvenser for vegbruker, nabo og vegholder, og at de bør sees i sammenheng med hovedmålene, fremkommelighet, trafikksikkerhet, miljø, publikumsservice og økonomi. Jeg føler at vi på en konstruktiv måte har fanget disse nye signalene, spesielt med tanke på det som skjer i samband med byggingen av Rv 19 Horten - Borre.

Vi har nylig vært igjennom en OU-prosess ved vegkontoret, uten at dette for Anleggsavdelingen medførte de store endringene. Det er senere nedsatt et utvalg oppnevnt av departementet (Holler-utvalget), som skal se på organiseringen i Statens vegvesen. Signalene fra utvalgets arbeid så langt, tyder på at vi står foran en mer prinsipiell og omfattende diskusjon om organiseringen av Anleggsavdelingen. Alternativene som så langt har vært diskutert, er alt fra å beholde byggherre og produksjon i samme resultatområde (som i dag), til at produksjonen blir skilt ut som egen produksjonsbedrift (A/S). Mellom disse ytterpunktene er det diskutert flere alternativer. Jeg tror for vår del at det er viktig kompetansemessig at vi unngår å splitte opp anleggsmiljøet i en byggherre- og en produksjonsvirksomhet.

En av de største utfordringene fremover er at vi ved gjennomføring av såvel store som små prosjekter, må fremstå som profesjonelle til å gjennomføre hele prosessen fra plan til ferdig anlegg. Jeg tror ikke at vi så langt har vært flinke nok til å utnytte det faktum at vi har hånd om prosjektet fra tidlig planstadium til ferdig anlegg.

## Ledelsens spalte



**Karl Høiland**

Med de problemene vi har hatt i år med diskusjon om planene som ikke er ferdige /alt for tidlig anleggsstart friskt i minne, er det viktig at vi griper fatt i dette. I denne forbindelse er det påkrevet at vi får til et mer forpliktende samarbeid og bedre rolleavklaring over avdelingsgrensen. Dette kan være knyttet til enkeltprosjekter eller gjennom et nærmere samarbeid om styring av deler av prosjektprogrammet. Arbeidet med det siste har alt startet opp, og så langt virker det svært positivt.

# Ingen avklaring om antall driftsområder

**19. oktober regner utvalget som vurderer antallet driftsområder med å ha sin innstilling klar. - Ingenting er avgjort, sier driftssjef Nils I. Skjevik, og legger til at utvalget står foran en vanskelig oppgave når det skal gjøre sitt valg og gi sin anbefaling til vegsjefen.**

## Erik Thomassen

Mange har utvilsomt trodd at svaret var gitt på forhånd i denne saken: Det går mot ett driftsområde, nå er det bare snakk om hvordan man skal sukre pillen. Dette vil ikke Skjevik være med på. - Jeg og hele utvalget har gått til dette arbeidet uten forutinntatte meninger, og jeg ber om å bli trodd på

at jeg fortsatt ikke vet hva konklusjonen vil bli.

- Jeg kan godt røpe at vi har beregnet at vi kan spare noen millioner kroner på å satse på ett område, men samtidig er det klart at dette også gir visse ulemper. Nå i slutfasen må vi derfor vekte disse ulempene opp mot økonomiske innsparinger og andre fordeler en slik modell gir, sier Skjevik.

Modellen med to områder er ikke vurdert ennå. Denne løsningen er derfor absolutt med i vurderingen.

Utvalget har brukt mye tid på alternativet med ett driftsområde og vegstasjon på Ås. Dette har krevd mye nytenkning som er vanskelig og krever "modning", selv om det ikke er tid til "fullmodning" og detaljvurderinger.

Selv med en hektisk innspurt vil gruppa trenge hele oktober for å få rapporten fullt ferdig. Dette er litt lengre tid enn planlagt. Etterat rapporten foreligger vil selvsagt alle berørte få rapporten til uttalelse.

## Permisjoner vurderes hver for seg

I Vestfolder`n nr. 6/92 er det et leserinnlegg som antyder ulik behandling av permisjonsøknader. Det antydes også at det er mye tilfeldigheter ute og går, at utfallet avhenger av hvem som søker. Skribenten mener også å vite at praktiseringen er mer restriktiv enn før.

Tjenestefri (uten lønn) eller permisjon fra stilling kan gis til flere formål, f.eks. for å skjøtte offentlig verv, arbeid for internasjonale organisasjoner eller i tilknytning til at noen overtar annen stilling innen offentlig eller privat virksomhet. Leserinnlegget oppfattes å ville ta for seg permisjoner knyttet til ny stilling i det private eller for å drive egen virksomhet, og "svaret" konsentreres til denne problemstillingen.

Sett i forhold til at Statens vegvesen Vestfold har ca. 330 ansatte, er det svært få søknader av angjeldende art. Det kan faktisk gå år uten at noen ønsker denne type permisjon. De aller fleste søknadene er innvilget og i henhold til praksis og etter søkerens ønske. I personalsaker, og slik også i søknader om permisjon, er ingen saker helt like, og virksomhetens arbeidssituasjon er heller ikke alltid den samme. Derfor kan de "svar" administra-

sjonen gir variere noe, og vi tror at de ansatte ønsker å få en individuell saksbehandling basert på den situasjonen søkeren er i der og da.

Utgangspunktet for "permisjoner uten lønn" er personalhåndbokens pkt. 214.8-1 som sier at "søknader om permisjon uten lønn avgjøres i hvert enkelt tilfelle av administrasjonen eller tilsettingsmyndigheten som vurderer om det av hensyn til tjenesten lar seg gjøre å gi permisjon. Ved vurderingen legges det bl.a. vekt på om det er mulig å skaffe vikar eller å ordne tjenesten på annen forsvarlig måte".

Her er det viktig å merke seg at saken avgjøres i hvert enkelt tilfelle og ut fra om tjenesten gjør det mulig å gi permisjon hensyntatt muligheter for vikar og andre tjenstelige hensyn. I Vestfold har vi i tillegg til ovennevnte praktisert B-rundskriv nr. 32/81 av 6. mai 1981 "Utkast til reglement for personalforvaltningen i Statens vegvesen". Dette utkastet sier på angjeldende problemstilling: "tjenestefri for å overta annen statsstilling utenfor Vegvesenet kan gis for inntil ett år. Rent unntaksvis kan slik permisjon forlenges for ytterligere inntil ett år.

Tjenestefri, som nevnt ovenfor, kan unntaksvis gis for å overta stilling i kommunal, fylkeskommunal eller privat virksomhet". De aller fleste saker av angjeldende art har fått et "svar" basert på ovenstående. Det er således lite grunnlag for å hevde tilfeldigheter og at utfallet avhenger av hvem som søker.

I leserinnlegget vises det til en konkret sak hvor det ble gitt tre års permisjon for å drive egen virksomhet. I dette tilfellet søkte vedkommende om redusert stilling (50%). Dette ble innvilget. Ut fra arbeidsområdets art og mulighetene til kvalifisert vikar, fant vi å ville anbefale søkerens ønske om 50 % stilling i tre år. Dette ble også gjort i lys av OU-arbeidet hvor det oppstod et arbeidsområde hvor Statens vegvesen Vestfold var godt tjent med en 50 % stilling i tre år.

Fremtidige saker vil, som det er sagt tidligere, bli vurdert i hvert enkelt tilfelle og om det av hensyn til tjenesten lar seg gjøre å gi permisjon utfra vikarforhold og om tjenesten lar seg ordne på annen forsvarlig måte.

Per Vaadal

# Tre E 18-alternativer i Sande vurderes nærmere

Etter at den første silingen nå er avsluttet, vil planavdelingen se nærmere på tre - fire prinsipielt forskjellige løsninger for en veg gjennom Sande. Alternativene skal utredes for å gi Samferdselsdepartementet sammenligningsgrunnlag i forbindelse med klagebehandlingen av ny E 18 i nordre Vestfold etter Kombinasjonslinjen. Ett av dem ligger i området ved nåværende E 18, et annet i felles korridor med jernbanen og et tredje ligger lenger vest i Sande.

## Erik Thomassen

Departementet godkjente i juli som kjent strekningen fra Eik i Drammen til Gutu i Sande, men ba om tilleggs-vurderinger for strekningen sør for Gutu. Dette ble bl.a. begrunnet med et ønske om å se nærmere på forholdet til NSBs planer for ny jernbane gjennom denne delen av fylket.

Planavdelingen har i første fase gjort en vurdering av åtte vegalternativer som kunne tenkes å være aktuelle i området. I et møte med de involverte kommunene, fylkeskommunen, statlige fagetater og representanter for Naturvernforbundet og Transportbrukernes fellesorgan 14. september, anbefalte man at tre - fire traseer skal vurderes nøyere teknisk og økonomisk. Traseene representerer ulike prinsipper for føring av ny E 18 gjennom Sande.

En trase går straks vest for eksisterende E 18 med tunnel forbi Galleberg-området. Lenger øst går den over på østsiden av eksisterende veg forbi Sande sentrum. På den nordlige delen av strekningen sammenfaller denne



linjen med Naturvernforbundets linjeforslag. På den sentrale delen går linjen gjennom ømfintlige områder langs elva Bremsa. Traseen vurderes i utgangspunktet som uheldig for kulturlandskapet, og medfører ulemper for boligområdet ved Prestgårdsjordet. Naturvernforbundets forslag har få negative konsekvenser for miljø og landskap, men er svært komplisert på strekningen fra Gunnestad til forbi Sande sentrum. Derfor har man valgt å se det i sammenheng med et alternativ som går noe lenger øst.

En annen trase forutsetter at veg og jernbane legges i samme korridor over jordbruksområdene sentralt i Sande. Man har her tatt utgangspunkt i det mest aktuelle av linjeforslagene for

ny Vestfoldbane. Dette alternativet bygger ned relativt mye jordbruksland, og det ansees også som uheldig for kulturlandskapet å legge en 65 meter bred korridor over de store jordene sentralt i Sande. Fordelen med å legge veg og bane side om side er imidlertid at man får en barriere i stedet for to gjennom Sande, og at det blir lettere å få til en fornuftig arrondering av jorda etter at anlegget eventuelt er sluttført.

I tillegg anbefaler Vegvesenet at man ser nærmere på en trase som ligger i skogkanten vest i Sande. Den følger Kombinasjonslinjens trase fram til Hanekleiva, og går derfra sør til Holm. Fylkesmannens miljøvern-avdelinger skeptisk til å legge vegen som en

barriere mellom skogen og det åpne jordbrukslandskapet, særlig av hensyn til dyretrekkene, men alternativet er til gjengjeld klart det beste sett fra jordbrukets synspunkt. Man vil vurdere om man også skal gå videre med en variant av denne som bryter av tidligere fra Kombinasjonslinjen og går over jordene vest og sør for Sande sentrum.

Felles for traseene er at de følger E 18 sørover fra Holm langs Holmestrandfjellet. Utvelgelsen har skjedd på grunnlag av kostnadsnivå, lengde og konsekvenser for miljø, kulturminner, landbruk og bosetning. Da silingen ble foretatt var ikke transportanalysen ferdig. Tilgjengelige trafikk-tall tyder imidlertid på at det i 1999 (planlagt åpningsår for K-linja) vil

være behov for fire felt fram til Sande sentrum, selv om noe trafikk overføres til NSB. Man har derfor lagt fire felt til grunn på hele strekningen i silingsrunden.

# Småreparasjoner på Røssesund bru



*På den 40 år gamle Røssesund bru er vi igang med reparasjon av søyler og kar. Vi ser her formannen Helge Sogn i midten flankert av Monica Ellingsjord og Trond Bårnes.*

**- Det er jammen godt vi ikke må støpe under vann også, sier Helge Sogn til Vestfolder'n. De holder for tiden på med reparasjon av kar og søyler på Røssesund bru på Tjøme sammen med dykkere fra firmaet Kjøndal A/S.**

## **Jorun Sætre Bringaker**

- Det har i det siste vært mange tunge og vanskelige jobber vi i brugjengen har hatt. Vi har hatt tidspresset over oss i lang tid, men her har vi en slags

mellomstasjon som gir oss litt ro, sier formann Helge Sogn. Dvs. litt ro før vi for alvor starter opp alle sammen på miljøtunnelen på Rv 19-anlegget.

Sammen med Helge er det for det meste Trond Bårnes og Monica Ellingsjord som har vært på Røssesund bru på Tjøme. Tor Oppsal har også vært der noe.

På Røssesund bru har vi noe småreparasjoner av kar og søyler, sier Helge videre. Vi lager også ferdig forsikling for støping. Det skal støpes både over og under vann og det er firmaet Kjøndal A/S som har undervanns-

jobbingen. Vi er "hjelpegutter/jente" for dykkerne, klargjør alt for dem samtidig som vi har hatt noe maling ved siden av. Da er det Monica som for det meste har tatt seg av malingen.

Røssesund bru er 40 år gammel og det er endel rustskader som må repareres. Det er endel dårlig betong og dårlig overdekning på jernet, sier Helge og legger til at det er bare på den ene siden som skal tas i denne omgang.

Jobben der ute er snart avsluttet og de skal overflyttes til Borre - Horten hvor miljøtunnelen står for tur.

**Martin Pedersen ansatt som ny verneleder:**

# - Femte jobben jeg har i Vegvesenet

- Jeg begynner nå i Statens vegvesen for femte gang, sier vår nye verneleder Martin Pedersen. Jeg har likt meg godt her og har ønsket meg tilbake. Nå kommer han tilbake, men i en helt annen type jobb enn tidligere. Han er ansatt i et vikariat som verneleder mens Karsten Gjersøe har tre års permisjon.

## Jorun Sætre Bringaker

- Jeg gleder meg til å ta fatt på de oppgavene som ligger og venter på meg, sier vår nye verneleder Martin Pedersen. Dette er en helt annen type jobb enn det jeg har hatt i Statens vegvesen tidligere, derfor er det ekstra interessant denne gangen. Han kjenner godt organisasjonen og har de fire gangene han tidligere har vært innom Vegvesenet blitt kjent med mange både inne på vegkontoret og i utedrifta.

Martin kom inn i Vegvesenet første gang som praktikant på trafikkseksjonen i 1981. I 1983 hadde han sommerjobb på samme sted og i 1984 fikk han et syv måneders engasjement. Så gikk det noen år før han igjen var å finne hos oss, da i et fem måneders engasjement på vedlikeholdsavdelingen i 1990/91.

Martin har en allsidig bakgrunn. Han har reist endel i sitt arbeid, vært på store og små anlegg. Drevet med sprengning både over og under vann.



*Martin Pedersen er godt kjent med Vegvesenet. Nå skal han vikariere som verneleder i tre år.. - Jeg gleder meg til å ta fatt, sier han.*

Har jobbet på Aker brygge med kvalitetssikring og vernearbeid på ett av fem avsnitt. Han har også drevet med prosjektering/kalkulering av mindre bygg og totalentreprise på arbeid fra grunnarbeid til blikkenslagerarbeid. Martin har jobbet på Ullevål sykehus med det tekniske vedlikeholdet og var med hovedverneombudet der. I disse jobbene har han reist både som ukependler og dagpendler.

Jobben som verneleder gleder han seg til å ta fatt på. Først og fremst tar han sikte på at bli bedre kjent i etaten.

- Jeg setter arbeidet med helse, miljø og sikkerhet høyt, sier Martin og legger til at det arbeidet som Karsten Gjersøe har lagt grunnlaget for er et startgrunnlag for han i sitt arbeid. Dette er en slags kvalitetssikring og hans oppgave blir å samkjøre/koordinere dette og håper å få folk til å se nytten og det positive i dette. Ta opp emner folk vil ha belyst og ikke miste kontakten med de langtidssykemeldte er oppgaver Martin kommer til å prioritere. Helseplanene er et stikkord, hva skal vektlegges?



# Nytt anbudsgrunnlag i entreprisesaker

Vi har siden 1979 hatt håndbok 066 basert på NS 3401. Det er imidlertid kommet ny NS 3430 som erstatter den gamle NS 3401 og som på viktige punkter avviker fra den gamle standarden. Det har derfor vært nødvendig å utarbeide ny håndbok 066 for anbud i entrepriseforhold. Den nye håndboka er datert mai 1992.

## Yngvar Pedersen

De formelle anbudsreglene er de samme som før (NS 3400) med kommentarer og tilføyelser som før, unntatt et tillegg til punkt 7.4. samt et tillegg til punkt 7.1 om at telefax nå ikke godtas som anbud. Dette har vært et ikke helt avklart punkt tidligere.

Anbudsreglene og kontraktsbestemmelsene skal inntas i sin helhet i anbudsgrunnlaget. De øvrige punkter skal tilpasses det enkelte anbud - anbudsinnbydelsesskjema, orientering om prosjektet og spesielle anbudsregler og kontraktsbestemmelser samt beskrivelse og mengdefortegnelse. Omfanget av punkt A - orientering og punkt D - spesielle anbuds- og kontraktsbestemmelser er i den nye håndbok utvidet i forhold til den gamle.

Den viktigste endringen er som nevnt at kontraktsbestemmelsene er omarbeidet ut fra NS 3430 med tilpasninger for Statens vegvesen.

Et viktig trekk ved NS 3430 er at det nå er viktigere enn før med skriftlighet mht. avtaler underveis under gjennomføringen av entreprisearbeidet. Det er imidlertid tilstrekkelig til skriftlighet at det er tatt med i referat fra byggemøte. Protokoll fra byggemøte er i henhold til standarden umiddelbart bindende dersom den er oppsatt og underskrevet på stedet av partene dersom ikke annet er konkret



Ny håndbok 066 for anbud i entrepriseforhold er utarbeidet og datert mai 1992.

avtalt. Her er dessuten å bemerke at partene skal være representert på byggemøtene av deltakere som har fullmakt til å ta avgjørelse i ordinære saker.

Det er også viktig å reagere innen frister som blir satt opp, da en ellers kan bli sittende med skjegget i postkassa. I den nye NS 3430 er alle frister som står i kontrakten (definert i pkt. 4.1 som hele anbudsgrunnlaget dersom ikke avtaledokument er satt opp) bindende.

I punkt 3 har vi fått inn en bestemmelse som er i slekt med prinsippbestemmelsen i vegtrafikklovens paragraf 3 om å opptre hensynsfullt i trafikken, nemlig at partene plikter å samarbeide og vise aktsomhet under gjennomføringen av kontrakten. Manglende samarbeid kan regnes som kontraktsbrudd med følger som erstatning m.m. Dette prinsippet slår også ut flere steder i standarden, f.eks. mangler som entreprenøren har sett og ikke sier noe om før helt til slutt. Her er det ikke sikkert entreprenøren vil nå fram med noe krav fordi han burde ha sagt fra før manglende samarbeid. Det er større grunn til samarbeid i entreprisekontrakter enn for eksempel kjøp pga. behov for et nært forhold hele tida.

snekre, mure og reparere ting. Ellers er det tre barn som selvfølgelig tar mye av Martins tid på fritida. Martin er et menneske som er interessert i det meste av det som rører seg og er nysgjerrig av natur.

Dersom entreprenøren har utarbeidet dokumenter har han etter punkt 7.6.1 i NS 3430 ansvaret for feil med dem, mens han etter punkt 10-5-c i NS 3401 uttrykkelig måtte ha påtatt seg ansvaret for feil.

Garantibestemmelsene er også endret. Sikkerheten i anleggstida skal for entreprenøren utgjøre 15 prosent av kontraktssummen, mens garantitida i prinsippet er økt fra 1 år i den gamle standarden til 3 år i den nye. Imidlertid er garantibestemmelsene litt finurlige. Sikkerheten skal utgjøre 3 prosent første året, 2 prosent andre året og 1 prosent tredje året, men sikkerheten kan samlet ikke gjøres gjeldende for mer enn 3 prosent totalt. Dette vil si at dersom en gjør garantien gjeldende for 3 prosent første året, så har en ikke mer å ta av. Alternativet må være å avtale større garanti som et særskilt avvik fra standarden dersom det skulle være spesielle behov.

Staten stiller ikke garanti, og dette er som tidligere.

Det er nå uttrykkelig sagt at ansvarsforsikring også skal dekke erstatningsansvar som underentreprenører påfører tredjemanns person og ting i forbindelse med entreprisen (punkt 14.2).

Kontraktsbestemmelsene reiser en rekke spørsmål som det ikke er plass å komme inn på her. Jeg vil heller forsøke å komme med noen korte oversikter senere i Vestfolder'n angående spesielle spørsmål i den nye standarden.

Martin er 34 år og født og oppvokst på Nøtterøy og har nå overtatt hjemstedet som han stadig driver og pusser opp sammen med sin familie. Han er glad i båtlivet om sommeren og benytter denne høsten kveldene til å ta båtførerprøven. Han liker å skru,

# Bonde, bestefar og politiker



Ragnar Bjerknes er leder for samferdselsstyret i Vestfold fylkeskommune. Vestfolder'n har møtt senterpartimannen blant melkekyr og barnebarn.

På Syrstad i Våle, blant kornåkre, melkekyr og barnebarn, møter vi Ragnar Bjerknes, blid som en sol som alltid og levende opptatt av jordbruk, samferdsel og mangt mer. Bjerknes (57) er leder for Samferdselsstyret i Vestfold fylkeskommune, og dermed Vegvesenets kanskje viktigste kontakt til det politiske miljøet i fylket. - Jeg ser på Statens vegvesen som en faglig sett dyktig og sterk etat, sier senterpartipolitikeren.

**Erik Thomassen**

Bjerknes er bonde og politiker med trevlete never. Arbeidsdagen starter og slutter i fjøset. Og hele tida er den trådløse telefonen med. Og den ki-

mer i ett vekk. Gården Syrstad ligger vakkert til en kilometers veg øst for E 18 ved Snekkestad, og bare 500 meter fra den foreslåtte nye motorvegen etter Kombinasjonslinjen. Som Bjerknes i alle år har vært en innbitt motstander av.

- Noen har ment at jeg måtte være inhabil i denne saken, sier Bjerknes, men vegplanene berører ikke eiendommen min, så det er jeg ikke. Mitt engasjement har hele tida vært basert på at vi bør finne den korteste vegen mellom A og B når vi skal bygge veg, og dette begrunner jeg både med at dette gir det beste forholdet mellom nytte og kostnad, og at det er det miljømessig beste.

Bjerknes er selvsagt glad for at samferdselsministeren ba om tilleggs vurderinger for E 18 i nordfylket. - Nå har vi en unik mulighet til å kombinere veg og jernbane. Etterkommerne vil bebreide oss hvis vi nå ikke griper sjansen til å bygge ut veg og jernbane i en korridor, sier han. Men innser også at en slik løsning kan komme til å koste mye jord. Til gjengjeld får man en barriere i stedet for to gjennom Sande.

Vi sitter i dagligstua i våningshuset på Syrstad, bygd i 1856 og med stil. - Bestefar kjøpte eiendommen i 1902 - 03, og naboeiendommen i trettiåra, forteller Bjerknes. 10 melkekyr, noen ungdyr og slakteokser og en del korn er næringsgrunnlaget. I dag er det under 200 melkeprodusenter igjen i Vestfold, og det er bare hos Bjerknes det er kyr i denne grenda nå.

Lederen for samferdselsstyret har vært aktiv i Senterpartiet i en årrekke. Faren var ordfører i Våle og selv har han vært leder både for Senterungdommen i Vestfold, Våle senterparti og Vestfold senterparti. Han har sittet to perioder i kommunestyret og to peri-

oder i fylkestinget og er nå inne i sin fjerde periode i samferdselsstyret. Samtidig sitter han i fylkesutvalget. Ambisjoner om plass på Stortinget? Nei, det har han ikke. - Jeg prøver å kjenne min begrensning, sier han, og går varmt inn for Ramnes-ordfører Eva Lian på førsteplassen på Senterparti-lista i Vestfold neste år.

- Hva er drivkraften bak det politiske engasjementet ditt?

- Jeg har vært samfunnsinteressert hele livet og vil gjerne være med på å forvalte skattepengene så fornuftig som mulig, sier han. Etterhvert har Ragnar Bjerknes blitt spesialist på samferselssektoren. Fire perioder i samferselsstyret gjør ham til en nestor i forsamlingen også i kraft av erfaring. Og erfaring kan man trenge om man skal kunne ta aktivt del i styringen av en tung sektor som dette, mener Bjerknes.

- Hva synes du om Statens vegvesen og den rollen vi spiller i denne sammenhengen?

- Vegvesenet er faglig sett en dyktig og sterk etat. Det medfører blant annet at du skal ha gode og sterke argumenter hvis du skal kunne forandre på det vegkontoret har arbeidet seg fram til.

- Er det frustrerende å være politiker i en slik situasjon?

- Ikke frustrerende, men det gjør at jeg må dyktiggjøre meg. Jeg har stor respekt for faglig dyktighet, men jeg er ikke redd for å gå inn i en diskusjon med vegsjefen og vegkontoret når det er noe jeg er uenig i.

Ragnar Bjerknes understreker at det er viktig å følge med i planprosessen. Det er mennesker bak planene, og de kan påvirkes underveis. - Det er helt klart lettere å få et riktig vedtak hvis du engasjerer deg tidlig i saken. Som regel har jeg blitt godt mottatt på vegkontoret når jeg har villet ha innsyn i og påvirke saker som er under behandling. I det hele tatt er det viktig å være klar over at svært mye av politikken foregår "i korridorene", og det gjelder ikke bare på Stortinget.

De økte bevilgningene til vedlikeholdet av fylkesvegene som samferd-

selsstyret greide å få igjennom hos fylkesrådmannen og fylkesting, er et eksempel på godt politisk håndverk, og Bjerknes brenner virkelig for fylkesvegene. For skogbruket og næringslivet for øvrig i distriktene er opprustingen av fylkesvegnettet svært viktig. Med den bevilgningstakten vi nå har vil det ta 70 år før vi har 10 tons aksellast på alle fylkesveger i Vestfold. - Så det er langt igjen, og en tung kamp vi må gjennom hvor vi blir veid opp mot andre gode formål, sier samferdselspolitikeren.

- Oslofjordtunnelen og sammenbindingen av Vestfold og Østfold er også svært viktig, sier Bjerknes. Dette er et framtidsrettet prosjekt som vil ha stor betydning for næringsutviklingen i hele Oslofjordregionen. Vi trenger en akse som er åpen hele døgnet. - Og vi trenger en bedre forbindelse øst-vest i fylket fra Sande mot Lågendalen, legger han til.

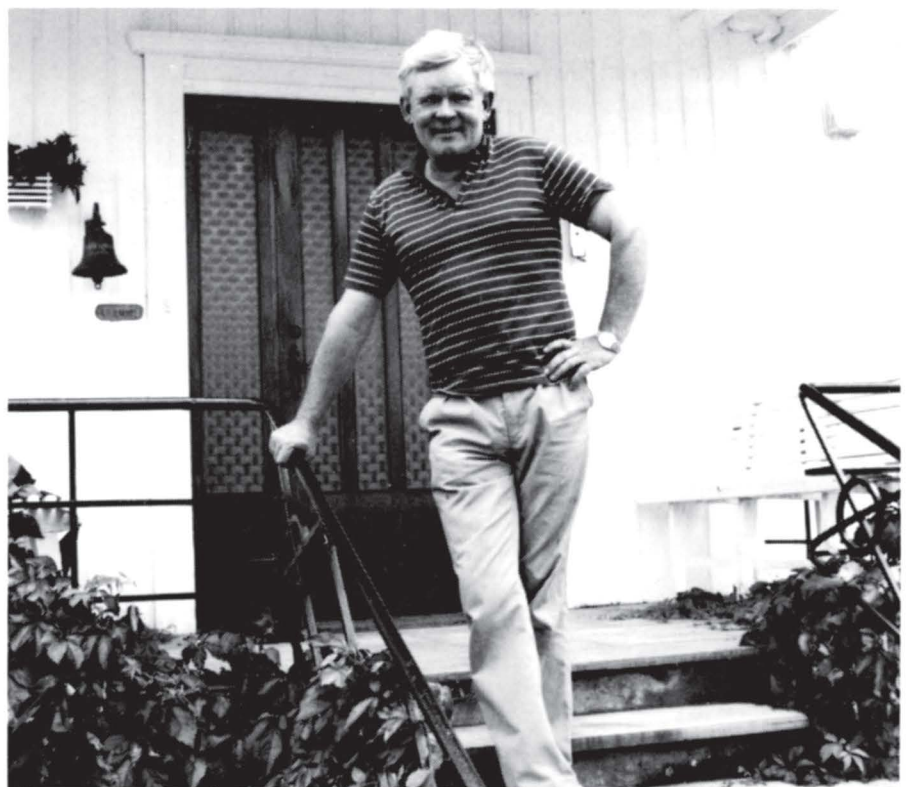
Ellers er samferdselsstyrets leder opptatt av trafikksikkerhet, og særlig opplæringen av barna. I denne sammenheng er samarbeidet med Trygg Trafikk umåtelig viktig. Trafikkundervisningen i skolen må styrkes. - Vi har sett alt for mange tragedier i trafikken opp gjennom årene. Nå må det tas et krafttak!

Som et ledd i dette er også trafikkskolene viktig. Og Ragnar Bjerknes har to ganger tatt opp med vegsjefen at stryk-prosentsen for trafikkskolene må offentliggjøres, men dette har blitt avvist. - Men jeg gir meg ikke så lett, sier han. Dette er varefakta som publikum bør ha krav på å få innsyn i.

- Tilbake til vegnettet. Hva med forholdet mellom stat og fylke? Bør fylkeskommunen overta ansvaret for den delen av riksvegnettet som ikke er stamveger eller andre viktige sammenbindingsruter?

- Ut fra et demokratisk syn vil dette være en riktig tanke, sier Bjerknes, og han forutsetter i så fall øremerkede overføringer til vegsektoren, men, sier han - da blir det jo ikke så mye å gjøre politikk på. Slik må det likevel være. Ellers vil samferdselspolitikere få en stri tærn for å få "sine" deler av bevilgningene.

Bjerknes er pragmatisk som politiker flest. Det gjelder å få resultater. Så får man velge metode deretter. Men på ett område er han kompromissløs: Han følger ikke strømmen av nordmenn til Damsgaard for å kjøpe flesk når han er i Danmark. Norsk mat er sikringskost for en bonde og senterpartipolitiker med trevlete never.



- Jeg har stor respekt for faglig dyktighet, men jeg er ikke redd for å gå inn i diskusjon med vegsjefen og vegkontoret når det er noe jeg er uenig i, sier Ragnar Bjerknes.

# Støy og rystelser under kontroll

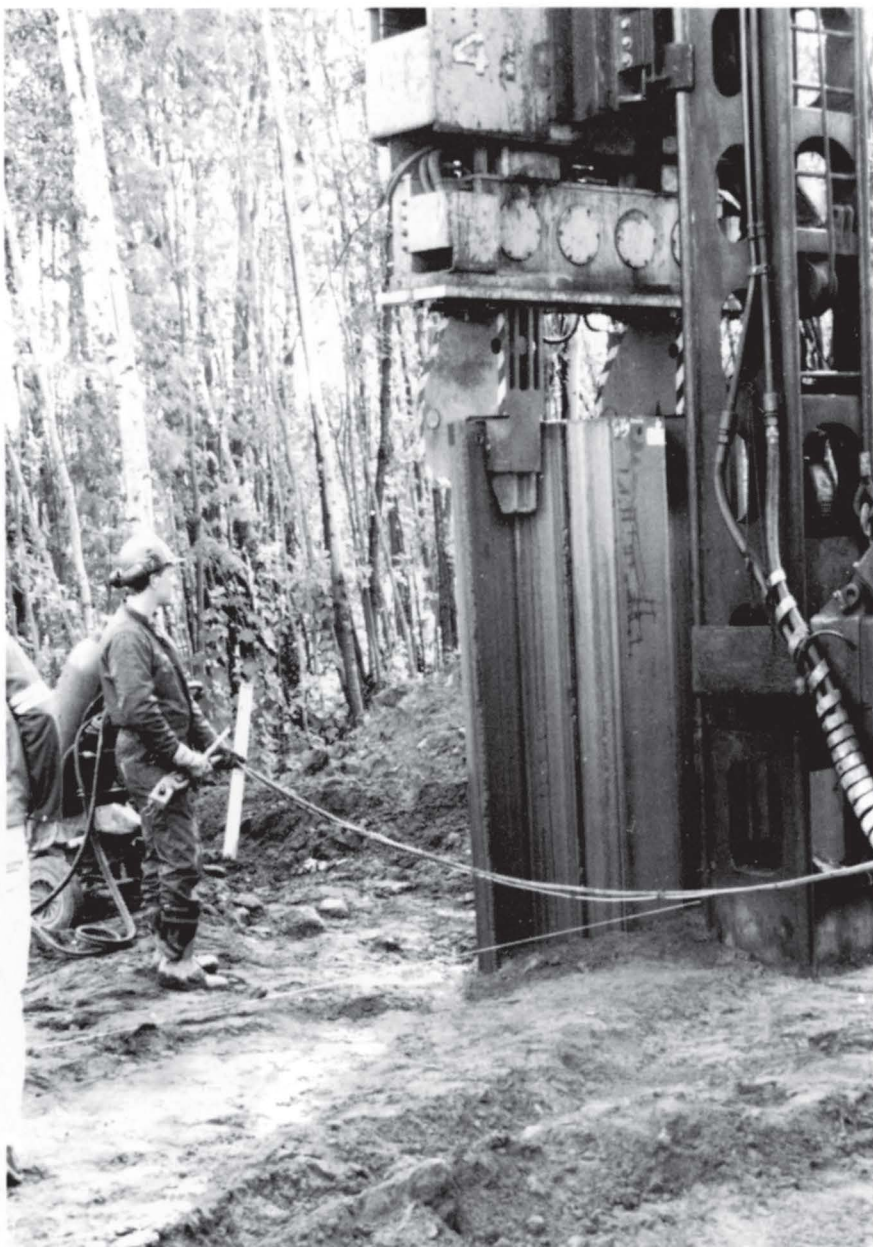
Arbeidet med Norges lengste miljøtunnel på Steinsnes i Horten går raskt unna. Stålpunt vibreres ned i grunnen langs begge tunnelvegger. Foreløpig har støy og rystelser vært holdt på et moderat nivå. Etterhvert som man har vunnet erfaring med arbeidsmetoden har man klart å bringe rystelsene ned til halvparten av den max-verdien som var fastsatt før arbeidene startet.

## Erik Thomassen

Arbeidet med spuntingen startet mandag 14. september. Da Vestfolder'n besøkte anlegget 14 dager senere hadde man spuntet for 170 løpemetertunnel. Den totale lengden på tunnelen er som kjent 700 meter. Arbeidene er i rute, og man regner med å avslutte dem som planlagt midt i november.

På spuntveggene blir det montert langsgående stålbjelker som skal bære den 25 meter lange forskalingsvogna som skal brukes til å støpe toppplaten på tunnelen. Topp-platen skal støpes i seksjoner på 24 meter, med unntak av kryssingen for Rørestrandveien som vil bli 17 meter lang. Utover høsten og vinteren blir det støping jevnt og trutt, og minst en gang i uka. Når spuntingen er avsluttet vil man også gå i gang med forskalingsvogn fra nordenden av tunnelen.

Etterhvert som topp-plateseksjonene støpes vil man grave ut tunnelmassene under, og så seksjonsvis støpe bunnplaten. Totalt vil det gå med 5500 m<sup>3</sup> betong og 600 tonn armeringsjern til topp- og bunnplate i



Arbeidet med miljøtunnelen på Steinsnes i Horten er nå kommet godt i gang. Nedrammingen av stålpunt for tunnelveggene er en belastning for nabolaget, men holdes godt innenfor de max-verdiene som var fastsatt.

tunnelen. Betongleveransen har vært ute på anbud, noe som har ført til meget gunstig pris. Totalt vil man få en innsparing på 900.000 kr på betong.

Spuntingen på Steinsnes har vært imøtesett med spenning både av anleggsledelsen, lokalbefolkningen og andre. Rystelsene og støyen i nabolaget var ventet å bli betydelig. Etter en innkjøringsperiode viser det seg nå at

en klarer å holde rystelsene på et nokså moderat nivå. Før arbeidet startet var det fastsatt en grenseverdi på 7 mm/sek., med 10 mm/sek. som høyeste godtakbare rystelse i spesielle tilfeller. Målinger har vist at rystelsene ligger i området 2 - 4 mm/sek.

Det er målt støyverdier ved bebyggelsen inntil anleggsstedet, og selv om støyen er påtakelig, er 85 dBA utendørs og 65 dBA innendørs innenfor det en kan tolerere. Helsemyndighetene opererer med en generell grense på 70 dBA innendørs.

Asfaltarbeidene på anlegget startet 1. oktober på strekningen Kirkebakken - Rørestrand. Fjellhammer, som har fått entreprisen, skal også asfaltere gang- og sykkelvegen og Langgrunn bru. Beplantningsarbeid legges nå ellers ut på anbud. Dersom høstværet blir bra, er det mulig man kan komme igang med beplantningen i området ved Nasjonalparken, Langgrunn bru og vest for jernbanen på Steinsnes i løpet av oktober/november.

Økonomisk er riksveg 19-anlegget godt i rute. Pr. 1. oktober var det lagt ned ca. 31 mill. kr i anlegget, hvilket er 2 mill. kr lavere enn budsjettert. Forholdet til jernbanen er imidlertid en usikkerhetsfaktor. Arbeidene som utføres av NSB er det vanskelig å få et

skikkelig kostnadsoverslag over. 4 mill. kr er avsatt til jernbaneomleggingen, og foreløpig er det ikke grunnlag for å si at dette vil bli for lite.

50 personer, egne og private, er for tiden sysselsatt på prosjektet. Det er for øvrig nå klart at det blir vegåpning i Borre i november neste år.



En stålbjelke skal sveises fast til spuntveggene. På den skal forskalingsvogna monteres. På bildet er Morten Guldbrandsen fra maskinavdelingen i gang med sveisingen.

# Langgrunn bru støpt

Tirsdag 8. september ble overbygningen på Langgrunn bru støpt. Til denne jobben gikk med det med ca. 350 kbm betong.

## Jorun Sætre Bringaker

Brugjengen var igang med støpingen av Langgrunn bru da Vestfolder'n kom til Horten - Borre anlegget tirsdag 8. september. Det var ikke lett å få noen i tale for når det er støping må alle være aktivt med. To betongbiler var i gang samtidig og det gikk med ca. 350 kbm betong.



8. september ble Langgrunn bru som er en tversgående bru på Sydoverveien støpt.

# - God informasjon om Rv 19-anlegget

- Dere i Statens vegvesen Vestfold skal ha skryt for den gode informasjonen som blir gitt om det nye veganlegget Horten - Borre, sier en pensjonert beboer som Vestfolder'n snakket med på Langgrunn bru. Han er så interessert at han hver dag går ned til anlegget for å følge med på framdriften.

## Jorun Sætre Bringaker

Georg Fredriksen er opprinnelig fra Danmark, men har bodd i Norge siden 1955. Nå bor han i nærheten av anlegget i Borre. - Jeg sluker alt av informasjon som kommer fra Vegvesenet, sier han. Det informasjonsbladet som blir gitt ut er så god lesing og gir så rik og detaljert forklaring på hva som skjer at vi beboere synes dette fortjener god tilbakemelding. Han hadde aldri trodd at han noen gang skulle få vite så mange detaljer om støpingen av ei bru, f.eks. Langgrunn bru. - Vi fikk til og med vite hvor mange kbm betong som gikk med, sier han og smiler fornøyd. Og ikke nok med det, de som arbeider der er hyggelige folk som vi kan spørre om hva vi vil uten



- Det informasjonsbladet Statens vegvesen gir ut i forbindelse med det nye anlegget i Horten - Borre fortjener ros, sier Georg Fredriksen til Vestfolder'n.

å få sure kommentarer, legger Fredriksen til.

Det er jo ikke så ofte vi får skryt av det vi gjør av menigmann og beboerne langs et stort veganlegg, derfor vil vi

i Vestfolder'n bringe dette videre til anleggsledelsen og alle som er tilknyttet Rv 19-anlegget. Det er tydelig at det hjelper med god informasjon.

## Møte i pensjonistforeningen

torsdag 22. oktober kl. 13.00 på Ås vegstasjon.

Klaus Ottersen informerer om repetisjonskurs/opplæring for eldre bilførere. Vegsjefen deltar.

Vel møtt!!

# - Godt å være tilbake



*- Det er virkelig deilig å være tilbake på jobben igjen, sier Johnny Haugerød. Etter å ha vært sykemeldt i 19 måneder var det godt å kunne møte på Ås vegsentral i arbeidsklærne igjen. Han skal foreløpig kjøre post og diverse ærend.*

**- Dette er en av de største dagene i mitt liv, sier Johnny Haugerød til Vestfolder'n da vi traff han på Ås mandag 21. september. Etter å ha vært sykemeldt i 19 måneder ble han ønsket velkommen av sine kolleger på maskinsentralen på Ås og skal foreløpig kjøre postbilen mellom Ås og vegkontoret samt henting av deler osv.**

## Jorun Sætre Bringaker

Det var en beveget og rørt Johnny Haugerød Vestfolder'n møtte på Ås mandag 21. september. - Jeg har ikke ord for mine følelser i dag, sa Johnny

og greide ikke å skjule hvor engasjert han var. Det trengte han ikke heller, vi deler gjerne med han den gleden han føler ved å være tilbake i jobb igjen etter å ha gått sykemeldt i 19 måneder. Men det er bare Johnny som vet hvordan det har vært å være uvirksom så lenge. Det har tatt på både fysisk og psykisk. Han har på en måte følt seg frisk, men samtidig har han ikke kunnet arbeide på grunn av store smerter i skulderen.

Nå er han tilbake i full jobb på maskinsentralen. Foreløpig skal han kjøre postbilen, dvs. kjøre runden fra Posthuset til vegkontoret og til Ås. I jobben blir det også endel henting av deler og diverse ærend. - Jeg tror det kan bli en trivelig jobb, sier Johnny, jeg ser fram til å bli kjent med nye folk.

Det har blitt mye trening på Johnny i sommer. For å komme dit han er i dag har han måttet trene styrketrening hver dag ved siden av fysikalsk behandling.

Det ble endel omtale i de lokale avisene og Dagbladet etter intervjuet vi hadde i Vestfolder'n tidligere i sommer. Johnny har virkelig fått føle hvordan det er å stå fram i mediene og hans sak har i denne forbindelse blitt en prinsipp sak. Det er mange mennesker i samme situasjon som Johnny, som har ventet lenge i sykehuskø og som i og med denne saken har fått problemet belyst og saken har fått et ansikt og et navn.

Vestfolder'n vil på denne måten få ønske Johnny lykke til videre!

# Renovering av vegkontorets lokaler

Renovering av vegkontorets lokaler nærmer seg slutten. For oss i interiørgruppa har det kanskje vært spesielt spennende etter hvert som farger har dukket opp og etasjer er blitt ferdig. Vi har lyst til å si litt om hvorfor det er blitt som det er blitt.

Andre kriterier er lagt til grunn enn når vi velger farger hjemme. Vi ønsket at lokalene skulle bli lyse og vennlige, med et gyldent, varmt preg. Vi ville ha farger, men måtte være varsomme - mange mennesker skal trives her. Kontorene skulle være passe koselig - dvs. ikke gi stuepreg. Fargene måtte ikke være motepreget - det blir lenge til neste oppussing. De skulle være rolige og klare, og vi ville bruke et begrenset antall farger. Alle fargene skulle harmonere og gi et helhetlig preg.

Etasjene skulle være litt forskjellige, samtidig skulle noe binde dem sammen. Dette noe ble bl.a. gardinene, som er like, men i forskjellige farger. Og den grønne stripen i gangen går fra grønt i resepsjonen til grønt i 8. etasje.

Farger er spennende. De gjør noe med oss. Dette har vi tatt hensyn til. Uheldig fargevalg kan resultere i psykiske problemer, som igjen kan skape fysiske lidelser. Alle fargene har en rolig virkning. I tillegg kan gult virke stimulerende for tankevirksomheten. Fersken kan gjøre deg glad og utadvendt. Grønt gir de beste muligheter for læring, er godt for øyne og sjel, godt for balansen, og gir mennesker gode følelser for omgivelsene.

Når vi nå skulle renovere kontorene - bare yttervegger og kjernen skulle stå igjen av det gamle - så vi en fin mulighet til å påvirke for å oppnå et giftfritt



Interiørgruppa på en kombinert befarings/møte - lunsj med primus i Bøkeskogen i Larvik. Fra venstre: Margrethe Jansen, Anne Tjøm, Tore Solberg og Jorunn Hegna.

miljø. Vi gjorde en del undersøkelser om giftinnhold i forskjellige produkter, og kunne dermed stille krav til gulvbelegg, lim og maling. Det resulterte bl.a. i at byggherren besluttet å sette opp nye skillevegger i hele vår del av huset. De gamle pvc-veggene ville avgitt gasser i lang tid hvis de var blitt malt. Vi har kanskje spart noen hodepinetabletter på dette.

Ganger og fellesrom mangler en del miljøskapende effekter/bilder - fotografier. Vi ber hver enkelt av dere, som vet hva som gjemmer seg i skap og kroker, om å finne fram slikt. Vi ønsker å bruke ting som er spesielt for hver enkelt etasje/avdeling der det hører naturlig hjemme. Kom gjerne til oss med dette - noe trenger kanskje bearbeiding, ny ramme etc.

I forbindelse med renoveringen, har

vi også fått anledning til noe utsmykking. Vi synes vi har mange gode kunstnere i Vestfold, så vi har satset på å bruke disse. For også å få med nasjonale/internasjonale kunstnere har vi inngått en avtale med selskapet Kunst på Arbeidsplassen. To ganger i året vil vi få tilsendt 15 bilder. Selskapet har 262 utstillinger å tilby, og vi begynte med Edvard Munch.

Det har vært viktig for oss å presentere forskjellige kunstarter. Vi har satset på utsmykking i resepsjon, reposer og fellesarealer - steder hvor de fleste ferdes og kan få glede av det. Å gå oppover i bygget kan bli en estetisk og kunstnerisk opplevelse når hvert repos får sitt særpreg. (Kanskje vil dette bidra til at vi bruker bena i stedet for heisen også?). Grønne planter i klassiske krukker er et viktig innslag.



# Hvor langt strekker vårt ansvar seg når vi skaffer folk ny avkjørsel?

Yngvar Pedersen

Lillehammer kommune eksproprierer i 1983 i forståelse med Staten en del eiendommer og deler av eiendommer i forbindelse med omlegging av E 6, og erstatning ble fastsatt ved skjønn (Gudbrandsdal herredsretts skjønn av 6. oktober 1983).

En eiendom hadde hatt felles atkomst med naboen mot sør. Denne eiendommen ble i sin helhet ekspropriet, og til erstatning for atkomstvegen mot sør fikk eiendommen felles atkomst med naboen mot øst. På naboeiendommen ble det drevet bilverksted fra en garasje, og atkomsten fungerte ikke tilfredsstillende pga. at vegen stadig ble sperret av parkerte biler i forbindelse med verksteddriften.

Eieren av den aktuelle eiendommen påanket saken til lagmannsrett, og hevdet at Staten ikke hadde oppfylt skjønnsforutsetningene. Han krevde en atkomst som fungerte like tilfredsstillende som den han hadde hatt før ekspropriasjonen. Det var etter hans mening ikke nok at Staten hadde anlagt en veg som teknisk sett var god nok (det var enighet om at vegen teknisk sett var tilfredsstillende). Staten måtte være ansvarlig for at vegen også fungerte tilfredsstillende.

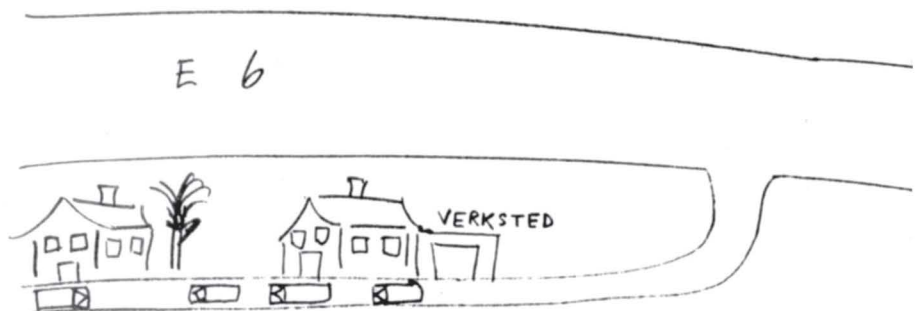
Staten var eier av grunnen til atkomstvegen, og den ankende parten mente at Staten måtte ha plikt til å gripe inn overfor de uholdbare forholdene.

Staten hevdet imidlertid at vegen var tilfredsstillende bygd, og at de oppståtte problemene var av naborettslig karakter, og at Staten dermed ikke kunne gripe inn for om mulig å løse disse.

Lagmannsretten var enig med staten i at atkomstvegen var anlagt i samsvar med skjønnsforutsetningene, og at de oppståtte bruksproblemer var av naborettslig karakter. Staten kunne derfor ikke holdes ansvarlig for disse, verken som ekspropriet eller som eier av grunnen til den felles atkomstvegen.

Saken ble påanket til Høyesterett, men Høyesteretts kjæremålsutvalg nektet anken fremmet for Høyesterett pga. at det var klart at en anke ikke ville føre fram.

Konklusjonen for oss må være at dersom vi sørger for vegrettigheter og etablerer atkomstveger for eksproprianter, så har vi gjort vårt. Dersom det blir problemer i praksis kan vi som lagmannsretten si at det er naborettslige problemer som de får ordne opp i selv. En annen sak er at vi i praksis i rimelig grad kanskje bør forsøke å hjelpe til litt for om mulig å løse sakene. Hvor langt vi eventuelt skal gå må bero på et skjønn i hver enkelte sak.



Kunsten vil komme på plass når sirklingen av bygget er ferdig.

Vi har ikke gått inn for utsmykking av individuelle kontorer. Det må være opp til den enkelte ansatte og vedkommendes smak.

Et repos er satt av som de ansattes egen utstillingsvegg. Denne veggen kan bli mest spennende - avhengig av dere. Vi inviterer dere herved til å komme med det dere måtte ha - alle varianter av selvproduserte skulptu-

rer, treskjæring, patchwork, malerier etc., etc. er interessant.

Arbeidet i interiørgruppa har vært omfattende, og er gjort i tillegg til deltakernes øvrige oppgaver. Det har vært nødvendig å ta mange beslutninger under tidspress. Med mer tid til rådighet kunne resultatet sikkert blitt bedre. Men vi i gruppa har et inderlig ønske om at flest mulig kan komme til å trives i de nye omgivelsene.

Til slutt - en takk for tilliten vi er vist - til friheten vi har fått - og ikke minst til gruppa; Anne Tjøm, Jorunn Hegna og Tore Solberg, som har vært en positiv og spennende gruppe å jobbe sammen med.

*"Først når havet er opprørt, kaster det opp en musling med perler på stranden."*

Margrethe Jansen

# Hjelp, vi har fått server

Hva i all verden er en server? I referat fra EDB-utvalget møte nr. 1/92 står det: "Foreløpig er serveren lite brukt". De fleste vet knapt hva en server er og langt mindre hva den skal brukes til. En server er en selvstendig EDB-maskin som er lagt inn mellom PC-brukere og vårt Nord-anlegg. De som har vanlig terminaltilknytning er ikke innom serveren. Serveren samler alle PC-brukerne og vil på sikt få innlagt de fleste for oss aktuelle PC-programmer og fungerer som en datamaskin/database. Fordelen med en server er at programvaren til våre PC-er kan ligge på ett sted og at det derfor ikke er nødvendig å ha kostbare programvarer til hver enkelt PC. Bytting av foreldede programmer og innstallasjon av nye programmer kan skje relativt raskt/rimelig og det er derfor mulig å være ajour med moderne PC-variasjoner. Denne maskin har derfor større fleksibilitet en Nord-anlegget og benytter Windows som overordnet styringsprogram. Serveren har selvstendige

programmer som om alt klaffer fjerner datavirus. **Så langt er alt bra, men hva er gjort for brukerne? Ingen ting. Er det da noe rart at serveren ikke brukes?**

Serveren ble montert før ferien og de fleste PC-brukere som den gang nyttet Nord-anlegget hadde vel tre uker hvor det meste gikk i stå. Så var det feil her, og så var det feil der. Slike EDB-avbrudd er meget kostbare, irritable og lite utviklede for den enkelte bruker. De fleste ønsket serveren dit peppern gror. Som en beroligende melodi ble det opplyst at vi etter ferien skulle få en enkel instruksjon i bruk og kopier av bruksmanualer (bruksanvisning). Foreløpig har vi ikke sett noe til verken de lovede instruksjonene eller brukermanualer. Kan det da forventes at serveren brukes?

Etter at serveren kom er inn/utloggingsprosedyrene vesentlig forlenget i tid. I tillegg har serveren visse rutiner som er så

pirkete at om det tastes inn en feil bokstav/tall så må vi gå helt tilbake og begynne fra nytt av. Dette er også et problem som ble lovet rettet innen kort tid, men heller ikke her har det skjedd noe.

Som kjent har vi små ressurser til opplæring og manualer, men det ser ut til at vi har ubegrensede ressurser til plundring, leite, prøve, feilmotoden innen EDB.

Nei, nå må vi skjerpe oss og forlange enkle opplæringer, og manualer fortrinnsvis på norsk i vårt anbudsmateriell ved kjøp av nytt EDB-utstyr. Dette er nødvendig om vi i fremtiden ønsker å hevde oss EDB-messig i samfunnet.

**Audun Nordbotten**

# Kom deg ut, det brenner!!

Torsdag 3. september 1992 kl. 1030 hadde vi et lite branntilløp i Kremmerhuset. Jeg skal som verneombud forsøke å beskrive endel situasjoner og forhold under branntilløpet.

Jeg satt i et møte i tredje etasje da en møtedeltakerne sa at det kom svart røyk fra den fløy av Kremmerhuset som ligger lengst bort fra våre kontorer. Vi antok først at det var litt røyk fra de arbeider som for tiden foregår i huset, men røykmengden tiltok og jeg gikk da ut vinduet og over taket til forretningslokalene på Kremmerhuset for å se etter hva som var på gang. Jeg konstaterte hvor røyken kom fra og at vaktmesteren var igang med slukningsarbeid og at brannvesen var varslet. Endel røyk fra brannen drev mot vårt ventilasjonssystem og ble sugd inn i dette og fordelt på våre rom. Dette var grunnen til røyklukten hos oss. Dette ventilasjonsanlegg ble raskt koplet ut for at vi ikke skulle få for mye røyk inn. Brannvesenet kom og jeg kontaktet verneleder og vi ble enig om å kontakte brannvesenet for å få et bilde av situasjonen. Jeg kontaktet ledelsen i brannvesenet på stedet, presenterte meg som verneombud og spurte hvordan vi skulle forholde oss i kontorfløyen. Det svaret jeg fikk var: Dere kan ta det med ro inntil

videre for kontordelen er en egen branncelle og det er ingen fare foreløpig. Dette gikk jeg tilbake og begynte å underrette verneleder, Mona Karlsen og andre om. Imidlertid hadde politiet vurdert situasjonen annerledes idet de ikke kjente byggets konstruksjon og sendte derfor en av Kremmerhusets kontrollpersonell inn i vår blokk og ba om at vi måtte se å komme oss ut. Politiets vurdering av en situasjon er prioritert over brannvesenets, og vi måtte ut.

Hvordan gjorde vi dette? Heisene gikk for fullt. Dette er strengt forbudt under et branntilløp. Noen gikk litt ned og opp igjen for å få med seg verdisaker m.v. Evakueringen virket rotete. Hvor var de som i sin tid var utsett til etasjekontakter, har de glemt sin lærdom etter at de flyttet. Det verste var at ansatte på vegkontoret låste opp brann døren mellom vår kontorfløy og Kremmerhuset for å se hvordan brannen utviklet seg. Toppledelsen så verken jeg eller verneleder noe til bortsett fra at de forsvant ut. (Det kan nevnes at veggjefen og et par av de andre topplederne var bortreist og således ikke kunne foreta inngrep av koordinerende art). Mona Karlsen, verneleder og verneombud holdt en relativt rimelig kontakt i den tid bygget var evakuert. Tidspunkt for å gå inn igjen

var også noe diffust. Noen kom og gikk via heis eller i trapper. Vi fikk tidlig lov å gå tilbake til bygget om vi hadde ærend og gikk to og to i følge, Mona Karlsen klarerte dette. Klarering for å gå inn for fullt igjen ordnet verneombudet med brannvesen og politi kl. 11.40 og ga underretning til sentralbordbetjening, verneleder og Mona Karlsen m.v. om dette.

Som en tankevekker kan nevnes at brannalarmen gikk i Kremmerhuset, men at alarmen var kuttet ut hos oss i forbindelse med ombygningsarbeidene.

Jeg har senere hatt en lengre samtale med brannsjef Veierød i brannvesenet i Tønsberg, og han opplyser at det ikke var andre enn meg fra vegkontoret han kjenner til som kontaktet dem under branntilløpet. Jeg må spørre, hvor var toppledelsen? Har de ikke noe ansvar under en katastrofe? Slik jeg ser det, er det de som burde holdt den kontinuerlige kontakt med brannvesen, politi under branntilløpet, også underrettet verneleder, verneombud osv. om situasjonen. Jeg har seilt matros til sjøs, med 25000 tonn kruolje (uraffinert høybrennbar olje), vært på MTB lastet med flere tusen liter flybensin og gått med i 40 knop i mørket, vært med på flere nesten katastrofer og en serie øvel-

# Interessant tur til Lillehammer



Ca. 135 personer var med på årets velferdstur til Lillehammer og OL-anleggene. Her ser vi fra venstre: Bjørg Tumanjan Trangerud, Wenche Bjune, Anne-Grete Rød og Sissel Døhlen Tørnby.

**Lørdag 12. september var Statens vegvesen Vestfold på tur til Lillehammer. To to-etassers busser var leid inn og ca. 135 forventningsfulle vegfolk med turhumøret på topp var med på en interessant og lærerrik tur både faglig og sosialt.**

## Jorun Sætre Bringaker

ser. Tilstedeværende leder har bestandig gått i bresjen og hatt ansvaret. En leder som ikke takler katastrofeforhold i marinen blir medlem av tulipanklubben, og degradert, en skipper kan som regel pakke snippesken og dra hjem.

Det som nå trengs er en skikkelig gjennomgang av katastroferutiner i bygget etterfulgt av en tøff øvelse lagt opp etter det mønster som nyttes til sjøs. Øvelsen må gjentas med visse mellomrom.

Audun Nordbotten

Velferdsturen denne gangen var lagt opp rundt OL-anleggene på Lillehammer med en overnatting på Lillehammer Hotell. Å få se disse anleggene var noe som fristet mange, derfor var det stor oppslutning også på velferdsturen dette året. Disse turene har jo blitt en tradisjon og at de er lagt opp slik at hele etaten kan være med er meget populært viser det seg.

Vi startet tidlig fredag morgen fra forskjellige utgangspunkter i fylket og fra Sande kjørte vi samlet videre til Lillehammer. På veien nordover stoppet vi på Nebbenes og fikk servert kaffe og rundstykker. Så kjørte vi til Hamar og fikk omvisning i Hamar Olympiahall, "Vikingskipet" ved Mjøsas bredder. Denne hallen er meget spesiell med sin utforming og sin mektige størrelse. Her skal skøyteøpene foregå under OL. Etter en informativ og interessant guiding der gikk turen videre til Lillehammer der vi spiste lunsj på Bøndernes hus.

Etter lunsj kjørte vi turen opp til

hoppbakkene. Vi hadde med oss guide i hver buss slik at vi fikk god informasjon om de forskjellige anleggene. Etter å ha vært oppe i tårnet i hoppbakken gikk turen videre mot Stapesletta der langrenn- og skiskyterarenaen ligger. Så kjørte vi forbi bob- og akebanen før vi tok kvelden på Lillehammer Hotell.

Det sosiale på en slik tur er vel så viktig som det faglige og etter middagen var det mulighet for å bli bedre kjent med hverandre ved en prat og en svingom hvis det var ønskelig.

Lørdag var vi tidlig på'n og reiste fra hotellet kl. 09.00 og besøkte Vegmuseet og hadde en to-timers omvisning der. Det var virkelig interessant å se. Så var det kaffe og wienerbrød på Hunderfossen kafe før vi reiste til Fjellhallen på Gjøvik, sc.n var imponerende. Som avslutning spiste vi lunsj på Grand Hotell, Gjøvik. Vi takker velferdskomiteen og driftsavdelingen for meget godt planlagt og vellykket tur!

# Det skjer i oktober

## **Anlegget Rv 19 Horten - Borre:**

Spuntarbeidene for miljøtunnelen er godt igang. Støping av lokk og toppplate på miljøtunnelen startes opp. Asfaltarbeider på søndre del av anlegget er igang.

**Langgrunn bru:** Rekkverk monteres ferdig. Membran legges og asfaltering foretas.

**Miljøtunnel - betongdel:** Forskalingsvogn lengde 25 m bygges opp. Første del av taket forskales, armeres og støpes i lengde 24 m fra miljøtunnelens sydende.

**Trafokiosk:** Fundamenteringsarbeider og oppsetting grunnmur foretas.

**Fv 380 Røssesund bru:** Undervannsarbeider med østre bufundament i form av fjerning dårlig betong, forskaling, armering og utstøping pågår.

**Bruer E 18 i Sem og Stokke:** Reparasjoner av betongskader utføres.

**Beising av støyskjermer:** Støyskjermer beises på Kjelle og på Hystadveien i Sandefjord.

**Sykelbyen Tønsberg/Nøtterøy:** Arbeidene i Slagenveien er godt igang. Vi opparbeider sykkelfeltet fra byen mot Heimdal som utføres i rød SF-stein i eksisterende kjørebane.

**Fv 308 Kjelleveien:** Beising, skilting og avsluttende arbeider.

**Fv 860 Vergedal:** Bredeutvidelse og forsterkningsarbeidene avsluttes.

**Rv 19 Stenmalen:** Utførelsen av busslommer ved handelsgymnaset er igang. Vi fortsetter med steinsetting på vestsiden av vegen.

**Rv 305 Sandefjord:** Bygging av rundkjøring i Tempokrysset starter opp.

## **Driftsområde 2:**

Rv 312, Gravdal - Haugan, vegutbedring. Rv 312, v/Borgen, utbedring (entreprise). Fv 520 Sem - Dalen, grøftesprengning. Fv 525 Ramnes - Askjer bru, grøfterensk. Kryss Fv 531/ Fv 465 ombygging av kryss. Rv 19/ Rv 309 opparbeidelse av forbikjøringsfelt. Rv 19 opparbeidelse av gang- og sykkelveg fra Åskryset til Slakteriet (hvis grunnkjøp går i orden). Fv 460 bygging av fartsdumper. Justering av banketter. Skiltvedlikehold/repasjon. Pisking. Klargjøring for vinteren med utkjøring av ploger osv.

## **Laboratoriet:**

Asfaltanalyse av massepr. og hulromskontroll. Spor og jevnhetsmåling. Tegning av bordata. Oppgraving av fylkesveger. Borring av asfaltkjerner. Oppfølging av kvalitetsplaner + diverse labarbeid.

**Bæreevne måling:** Sammenligningsmålinger på 601 og vanlig registrering.

## **Dekkelegging:**

**Veganlegg:** Rv 19, Horten - Borre, MPG Storgata i Horten, gang- og sykkelveg i Sande.

**Drift:** Gang- og sykkelveg Åskryset, Rv 306 v/Hjerpjetjønn, E 18 v/Fokserød, rampe mot nord, E 18 v/Klinestad - Langåker, Rv 312 v/Borgen.

**Kommune:** Sandefjord kommune: Ringvegen, Larvik kommune: Fv 104/ Fv 110.

## Vi gratulerer

**65 år:**

**Gunnar Stien, 14. oktober**

**70 år:**

**Arne Olaf Sundseth, 4. oktober**

**Arnfinn Opsahl, 30. oktober**