

Brobyggeren

Nr. 3 – oktober 1995

25. årgang

Fest i Vikersund

- stor glede over bruåpning i pøsende regn • Side 2



Etikk og informasjon i SvB

- resultater av undersøkelserne • Side 4-7

Vakre veger er viktig

- landskapsarkitektene i arbeid • Side 8-9

Nye arbeidsklær

• Siste side



Statens vegvesen
Buskerud



Redaktøren har ordet:

25 år med Brobyggeren

Den observante leser har sikkert registrert at på første siden av Brobyggeren, står det årgang 25. Dette betyr at bedriftsavisen vår kan feire jubileum i år. Ikke det at redaksjonen har tenkt å legge opp til noen storstilt markering



Brobyggeren har bygd broer i Statens vegvesen Buskerud i 25 år.

med champagne og ballonger, men vi finner det på sin plass å gjøre våre lesere oppmerksom på saken. Etter det vi kjenner til, er det kun en av etatens 20 bedriftsavisere som kan se tilbake på lengre fartstid enn Brobyggeren, og det er bedriftsavisen i Troms. Dette betyr at vi i Buskerud var tidlig ute, også på dette området.

Det var daværende kontorsjef, Tore Stand, som tok initiativet til å utgi en egen bedriftsavis, med god støtte fra Jarle Brekken, som senere overtok redaktøransvaret. Første utgave av bladet, var en A4 - trykksak. Denne ble fra nummer to, krympet ned til et mindre format, for senere å ende opp i det formatet vi har i dag. Også trykkesaks, utseendemessig og ikke minst innholdsmessig, har bedriftsavisen vår gjennomgått store foran-

dringer, forhåpentligvis til glede for våre mange lesere.

Hensikten med å utgi en egen bedriftsavis, er å gi et bilde av hva som rører seg i etaten, alt fra store byggeprosjekter, til smånotiser om hva som skjer rundt om i fylket. Hvorvidt vi har lykket med dette i de 25 årene som er gått, er opp til dere leserne å bedømme. Den nylig gjennomførte internundersøkelsen, viser at Brobyggeren kommer relativt langt ned på lista når det blir spurt om hvor de ansatte i etaten får informasjonen fra. Det er godt forståelig. Med en utgivelseshyppighet på fire nummer i året, sier det seg selv at bedriftsavisen ikke er det mediet som egner seg best til å komme med kjappe, aktuelle nyheter. Derimot tror vi at Brobyggeren har en viktig funksjon ved at den er med på å skape en felles tilhørighet til etaten, og det er viktig. I samme innledning kan nevnes at Kråkeposten kommer røyt på lista over hvor ansatte henter informasjon. Men denne har en helt annen form og ikke minst produksjonstid, og kan derfor ikke sammenlignes med bedriftsavisen som aktuell nyhetsformidler. Likevel gir undersøkelsen oss grunnlag for å vurdere hvilken rolle Brobyggeren skal ha i framtida, og det vil bli gjort.

Skulle vi komme med et ønske i jubileumsåret, måtte det være tettere og hyppigere kontakt med flere av de ansatte i etaten. Med det mener vi tips og forslag på stoff dere mener bør finnes i bladet. Slik kontakt har vært noe mangelfull til nå. Her ligger det en utfordring til oss alle. La oss til slutt gratulere hverandre med 25 års jubileum og håpe at bedriftsavisen også i framtida vil fylle den funksjonen den er ment å skulle ha, nemlig en brobygger på tvers av avdelings- og distriktsgrenser. ♦

Utgitt av

Statens vegvesen
Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør

Willy Bakken

Journalister

Kristin K. Gaarder
Helge Hasselgård

Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottersen
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Lay-out, repro og trykk

Drammen Grafisk a.s

Forsidebilde

Arne Finsruds De Dion
Button 1904-modell
var første bil over den
nye Vikersundbroa

Foto

Kristin K. Gaarder

Opplag

1.500 eksemplarer
Ettertrykk med
kildeangivelse anbefales

Bruåpning i Vikersund:

... og dette har vi venta på så lenge



TEKST OG FOTO:

KRISTIN K. GAARDER

Det var feststemning i Vikersund da den lenge etterlengtede, nye brua ble åpnet lørdag 2. september. Tross at også himmelen åpnet seg og regnet strømmet ned, var det mange fonøyde fjes å se da Brobyggeren overvår begivenheten.

Ordfører Odd Flattum i Modum kommune, med den spesielle bru- og vegåpningskniven tilhørende Statens vegvesen Buskerud.





Brudirektør Hans Thomas Øderud i Vegdirektoratet og vegsjef Trygve Rognan, kan endelig erklære Vikersund bru åpnet.



Tre glade Drammensrallare tross vått vær. Sangstemmene holdt, men instrumentene måtte ligge i koffertene på grunn av det øsende regnet.

Lokalbefolkningen i Vikersund har arbeidet standhaftig og lenge for en ny, bredere og mer trafiksikker bru, og det var mange som hadde møtt fram på åpningsdagen som ble innledet med en solid frokost på den nye brua. Godt og vel 1200 påsmurte rundtykker gled ned, mens Modum Janitsjar og Drammensrallar'ne sørget for friske, musikkalske innslag. Etter serveringen ble det arrangert tautrekkingkonkurranse mellom øst- og vestsida, der laget fra øst - Tangensida - trakk det lengste strået. Det var også folk fra Tangen som for fem år siden gikk sammen i en aksjonskomité, og startet dragkampen for ny bru over Vikersundet. Med postmester, lokalpatriot og innflytter Walter Hagala i spissen.

Stor festivitas

Selve åpningsseremonien ble innledet litt over klokken 11 med Modumfanfaren, vel blåst av trompetister på hver side av Vikersundet. Da var allerede ordfører Odd Flattum i Modum kommune, underveis i robåt fra den gamle dampbåtbygga. Han entret brua pr. stige, til høylydt jubel og trommehvirvler, og med ryggsekk inneholdende kniven til å kutte båndet med. For øvrig en helt spesiell kniv som er blitt benyttet til veg- og bruåpninger av Statens vegvesen Buskerud siden 1980.

Deretter fulgte taler av blant andre vegsjef Trygve Rognan og ordfører Flattum. Ordføreren fremhevet og roste det lokale initiativ og arbeid for ny bru, og Walter Hagala mottok blomster for sin iherdige innsats. Brua er et dominerende byggverk i Vikersund, og vegsjefen sa i sin tale at det var blitt lagt vekt på å tilpasse den nye brua til omgivelsene.

Så kunne endelig brudirektør Hans Thomas Øderud i Vegdirektoratet, for øvrig vassekte moing, kutte snora - assistert av ordføreren, vegsjefen og fylkesordføreren, Per Ulriksen. Dermed var den lenge etterlengtede brua åpnet. Og hva passet ikke bedre da, enn at Vivi Therese Jakobsen sang «Bridge over Troubled Water».

Åpningsseremonien ble avsluttet med veteranbilparade over den nye brua. Og i spissen for den; Arne Finsrud i sin staselige, franske De Dion Bouton 1904-modell. Etterpå fortsatte festen i gatene og Vikersund Hoppcenter. For de minste var det dessuten anledning til å se barneteater og kjøre «Tøffetog».

Fornøyde med arbeidet - og resultatet

Arbeidet med nybrua ble startet i slutten av september -94, og i november ble den gamle brua løftet over på provisoriske piler like nedenfor der den nye brua står i dag. Arne Finsrud var primus motor bak denne midlertidige bruløsningen, som kom i stand gjennom et felles løft fra de lokale næringsdrivende, Modum kommune og Statens

vegvesen Buskerud. I forbindelse med dette arbeidet, var Vikersundfolket uten bruforbindelse i halvannet døgn. Det lokale kravet om midlertidig, kjørbar bru, førte også til at man måtte utsette åpningen av nybrua til begynnelsen av september, og ikke i juni slik som opprinnelig planlagt. Men tolker vi moingene rett, var det vel verdt å vente.

Arbeidet med brubyggingen har ellers gått raskt og smertefritt - rent bortsett fra et ufrivillig bad som heldigvis endte bra... Den nye brua har kostet noe mindre enn hva som var kostnadsberegnet - d.v.s. 29,5 millioner kroner. Nå gjenstår det bare å rive den gamle, provisoriske brua, opprydding av elvebunnen, samt arbeidet med ny veg fram til brua på Tangensida. Og om alt går som det skal, blir man ferdig med dette i løpet av høsten. Vel blåst så langt!

Hvem gjorde hva:

- Entreprenør har vært Strøm Gundersen BT A/S. De har stått for det daglige arbeidet på og med både ny og gammel bru.
- Bruentreprenøren skal rive den gamle, provisoriske brua i løpet av høsten - men hvis stor vannføring, innen februar -96.
- Den daglige oppfølgingen fra SvBs side, sto kontrollingeniør Vidar Skogseide for. Ellers har både Hans Ruistuen og Arve Aaby vært tilknyttet prosjektet, i tillegg til så mange andre fra ulike avdelinger og seksjoner ved SvB.
- Arbeidet med tilstøtende veg fra øyavegen fram til brua på Tangensida samt opprydding av elvebunnen, skal utføres av SvB i løpet av høsten. ♦

Arne og Solfrid Finsrud i sin praktfulle De Dion Bouton 1904-modell. Denne bilen var både den siste som kjørte over den gamle brua, og den første til å passere den nye.



DEN GAMLE BRUA I LANG OG TRO TJENESTE

Gamlebrua bærer preg av å være tilpasset trafikken over sundet for nesten hundre år siden, og var så absolutt moden for en arvtager. Den har tross alt tjent Vikersunds befolkning gjennom 97 år, og klart seg gjennom både sprengning under siste krig og stormflommen i våres. Den gamle brua ble produsert ved Vulkan i Kristiania i 1897, og avløste den aller første brua over Vikersundet. Denne var laget av tre og erstattet fergestrafikken over sundet i 1843. Den gamle brua skal nå rives, men det er foreløpig noe usikkert hva den endelige skjebnen blir.

VITALE MÅL FOR VIKERSUND BRU:

- Nye Vikersund bru er 260 meter lang, 11,3 meter bred, med to kjørebane og tre meter adskilt gang-/sykkelbane. Den er også utstyrt med en liten utsiktsbalkong.
- Den nye brua er satt opp på de gamle fundamentene/allerede eksisterende pilarene.
- Brua har stålbejelker og dekke av betong.
- Tilstøtende, ny veg er på 140 meter.



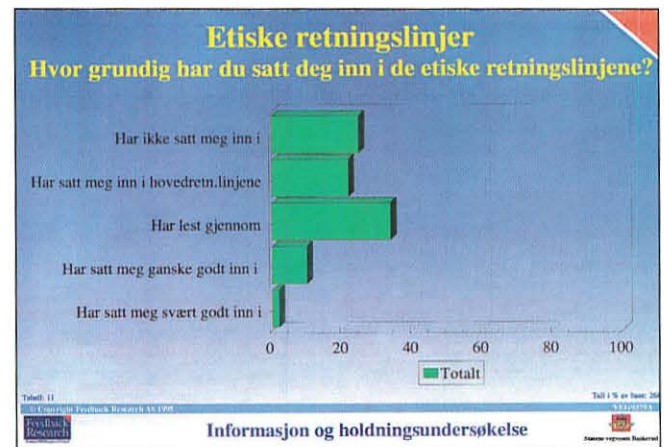
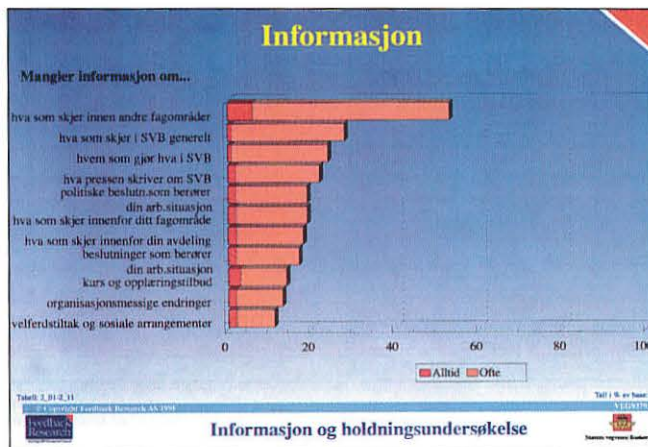
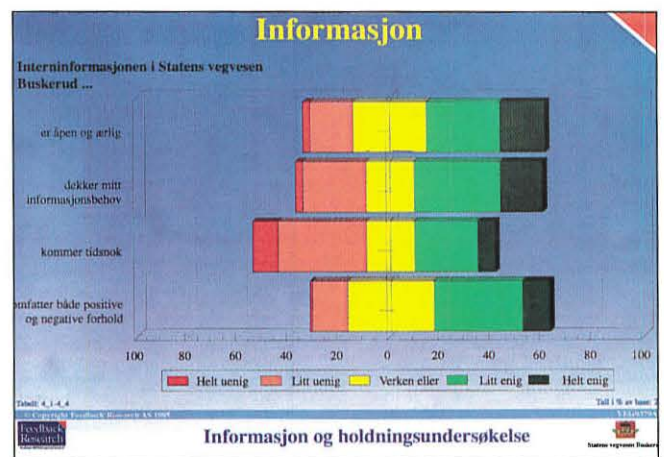
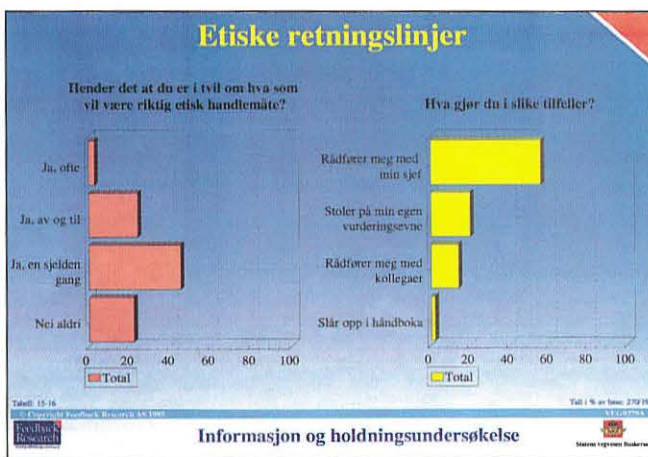
Utfordrende resultater av internundersøkelsen:

Vi må bli bedre!

Vi er stolte av arbeidsplassen vår i Statens vegvesen Buskerud. Men vi får for dårlig informasjon, særlig fra våre nærmeste overordnede. De etiske retningslinjene er ikke så mye i bruk, og vi er slett ikke alltid sikre på hva som er rett og galt. Dette viser undersøkelsen om intern informasjon og etikk som ble gjennomført blant alle våre ansatte i mai og juni i år.



TEKST: HELGE HASSELGÅRD



For å begynne med det positive: Folk i Statens vegvesen Buskerud er stolte av arbeidsplassen sin, og føler at arbeidsgiveren tar godt vare på sine ansatte. Det ser ut til at informasjonen rundt Det nye Vegvesenet har fungert bra, og folk på vegkontoret er rimelig godt fornøyd med informasjon som gis til de ansatte. De aller fleste kjenner til at vi har etiske retningslinjer og er enige om at vi trenger slike retningslinjer.

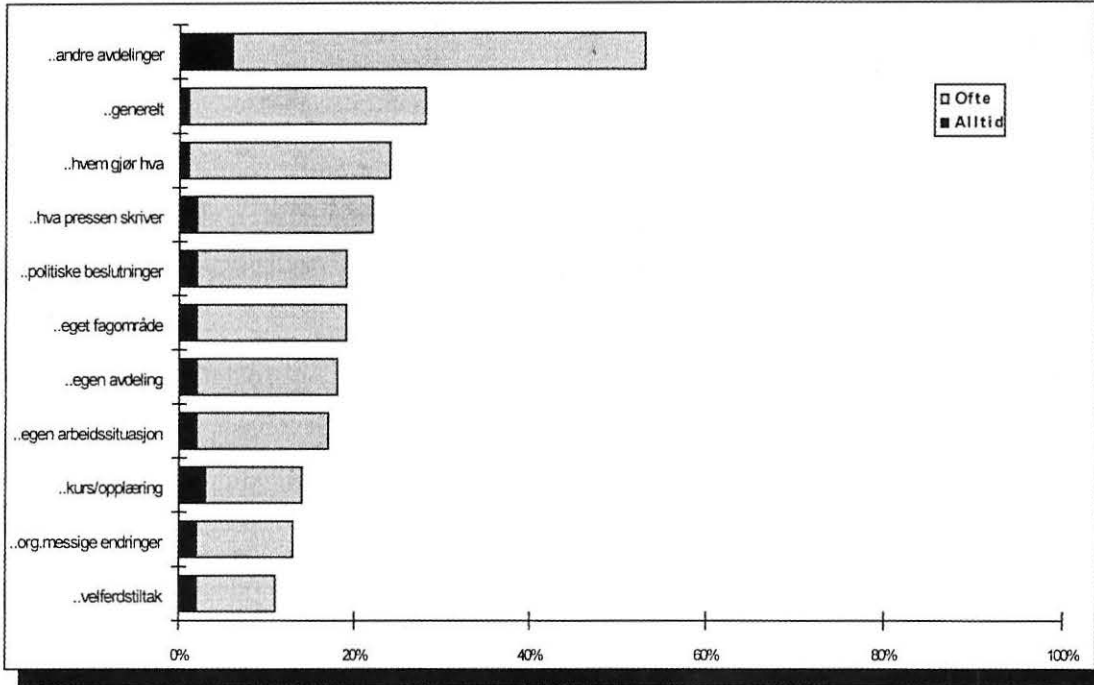
Intern informasjon

Det som derimot ikke er så positivt, er at spesielt utedriften, men også de ansatte på stasjonene får for dårlig informasjon. Lederne og de ansatte på

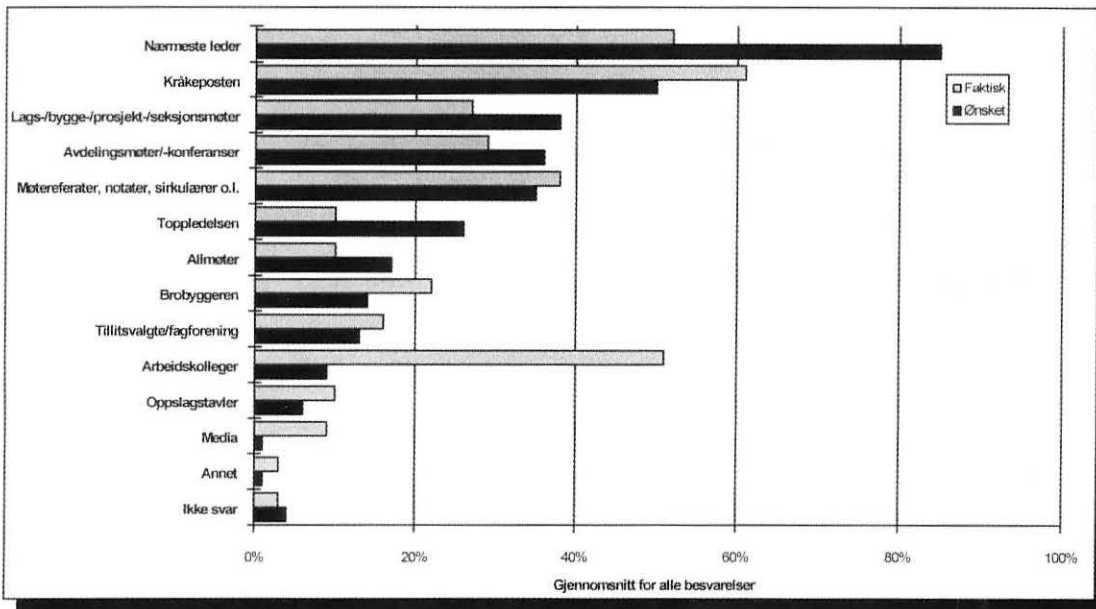
vegkontoret synes ikke det er så ille, men heller ikke de er helt fornøyd. Hvor ligger problemene? Undersøkelsen gir oss noen holdepunkter om hva vi mangler informasjon om:

Det er spesielt stor mangel på informasjon - også hos lederne - om hva som skjer innen andre fagområder og avdelinger. En annen ting som folk er enige om, er at informasjonen ikke kommer tidnok.

Hvor får vi informasjon - og hvorfor vil vi helst ha den? To spørsmål i undersøkelsen gav svar på det. I dag er Kråkeposten den viktigste kilden til informasjon. Men de ansatte vil heller at deres nærmeste overordnede skal være den aller viktigste. Alle - også ledere - etterlyser mer informasjon fra sin nærmeste leder. Mye informasjon kommer



Tabellen viser hvor mange som svarte «ofte» eller «alltid» på spørsmål om hva de mangler informasjon om.



Tabellen viser hvorfra vi faktisk får informasjon (grått), og hvor vi ønsker å få den fra (svart).

via arbeidskolleger, men det er ikke derfra vi helst vil høre nytt. Generelt vil vi ha mer informasjon muntlig, enten direkte fra nærmeste leder eller gjennom møter. Den skriftlige informasjonen gjennom Kråkeposten, referater o.s.v. er nok viktig, men vi vil heller høre enn lese. Spesielt i utedriften ønsker man mer informasjon gjennom lagsmøtene.

Etikk

Det er stor enighet om at vi trenger etiske retningslinjer i Statens vegvesen Buskerud. Og det er et godt utgangspunkt, for i dag er det flere områder hvor vi er usikre på hvordan vi skal opptre. Undersøkelsen ble avsluttet med noen

problemstillinger der vi skulle ta stilling til om det som ble beskrevet var etisk akseptabelt eller uakseptabelt. For eksempel ble det spurt om det var akseptabelt, i forhold til de etiske retningslinjene, å bestille mat på Vegvesenets regning til deltakerne på et avdelingsmøte som strakte seg fra morgenen av og til over lunsjtid. Ca en tredjedel svarte at det er akseptabelt, og litt flere svarte at det er uakseptabelt. Også lederne var usikre.

Forutsetningene for at de etiske retningslinjene skulle fungere har ikke vært alt for gode. Hver fjerde ansatte har verken fått dem utdelt eller kjenner til at de eksisterer. Det er en generell oppfatning at retningslinjene ikke blir tatt så alvorlig som de burde blitt. ♦



Ekstern undersøkelse viser:

Vi kan bli bedre samtalepartnere



TEKST OG FOTO:

HELGE HASSELGÅRD

Pressen er en viktig kanal for å nå ut med informasjon til publikum. Her orienteres journalister om arbeidene på Holmen brua i Drammen.

Samtidig med den interne undersøkelsen, ble det gjort en mindre undersøkelse blant de viktigste samarbeidspartnere våre i fylket, kommunene, mediene og interesseorganisasjonene. Svarene gir klar beskjed om at informasjonen fra SvB kan bli åpnere, raskere og mer brukerorientert.

Undersøkelsen ble gjort i form av intervjuer med 16 utvalgte nøkkelpersoner. Intervjuene ble gjennomført av Kristin Gaarder, hovedfagsstudent ved Universitetet i Oslo og nå tilknyttet Informasjonstjenesten. Hennes rapport gav klare konklusjoner: Her er det rom for forbedringer.

Forbedringer på vei

For å rette på situasjonen, har vegsjefen vedtatt flere tiltak. For det første skal informasjonsoppgavene inn i avdelingenes årsplaner med klar ansvarsfordeling. Deretter skal de som har informasjonsansvar bli flinkere til å praktisere det gjennom dagens kurs med medietrening og opplæring i samfunnskontakt. Et kapittel i den nye boka blir også viet kommunikasjonen med samfunnet rundt oss. For at kommunikasjonen med våre samarbeidspartnere skal bli best mulig, skal nye rutiner for samarbeidet utvikles i tråd med de ulike gruppernes ønsker. Fra nyttår skal det også utgis et månedlig informasjonsskriv med statusrapporter for større arbeider, viktige datoer, aktuelle begivenheter og henvisninger til kontaktpersoner for mer informasjon. ♦

Klar programerklæring fra vegsjefen:

Vi skal være en åpen etat

Vi må bli flinkere til å kommunisere - snakke med hverandre og med brukerne våre, sier vegsjef Trygve Rognan. - Vi har ingen hemmeligheter. Vi føler oss åpne, sier Rognan, vel vitende om at både en intern og en ekstern undersøkelse har vist at vi bør bli flinkere til å gi god informasjon - og ikke minst til å lytte. Vegsjefen ser gode muligheter for forbedringer, og er fast bestemt på å skape større åpenhet i etaten.



TEKST OG FOTO:

HELGE HASSELGÅRD



Vegsjefen lover mer direktekontakt med de ansatte i framtida.

Jeg ble litt overrasket over resultatene av undersøkelsene, medgir Rognan. Internt har vi en møtstruktur som skulle sikre god kommunikasjon - hvis det hadde fungert som det var tenkt. Og utad gjør vi mye arbeid for å ivareta informasjonsansvaret, men tilbakemeldingene er altså at vi ikke gjør jobben godt nok. Spesielt må vi bli flinkere til å legge informasjonen til rette på mottakernes premisser, sier vegsjefen. - Vi er flinke til å planlegge tekniske ting. Vi må legge inn informasjonsdelen av oppgavene slik at vi blir like profesjonelle på det. Det skal være en del av vår normale virksomhet å planlegge informasjon og samtale både med hverandre internt og med våre brukere og samarbeidspartnere. →



Ledelsen tar utfordringen:

Vi skal bli bedre!

Internundersøkelsen gir resultater. Møtene våre skal bli bedre, de nyansatte skal bli bedre tatt i mot, lederne skal bli flinkere til å lede, Brobyggeren og Kråkeposten skal styrkes, og en liten bok til alle de ansatte skal utgis før jul.



TEKST: HELGE HASSELGÅRD

Det var en hel pakke med tiltak vegsjefen vedtok i midten av august. Målet er å få til en bedre kommunikasjon og å skape felles holdninger i etaten vår. Tiltakene er samlet i fire områder:

1. Felles verdier
2. Lederopplæring
3. Muntlig kommunikasjon
4. Kommunikasjon mellom avdelingene

Felles verdier

For å styrke det felles verdigrunnlaget, utarbeides det en liten bok som skal bli et samlingspunkt for alle de ansatte. Boka vil blant annet inneholde de nye etiske retningslinjene og korte orienteringer om de aller viktigste reglene og verdiene vi deler, alle vi som jobber i Statens vegvesen Buskerud. Bare det som angår alle skal stå i denne lille trykksaken. Dermed kan den bevisstgjøre oss på hva som binder oss sammen og hva vår egentlige oppgave i samfunnet er.

Boka skal gis en skikkelig presentasjon for alle ansatte i løpet av november og desember, og den skal kunne brukes i mange sammenhenger etter hvert. Blant annet skal det hvert halvår arrangeres samlinger for nyansatte, der boka blir en minilære bok om livet i SvB.

Lederopplæring

Jo bedre lederne våre er til å lede, til å lytte og informere og til å bringe videre holdningene i de etiske retningslinjene, jo enklere blir tilværelsen for oss alle. Derfor blir det stilt krav til lederne at de skal gjøre

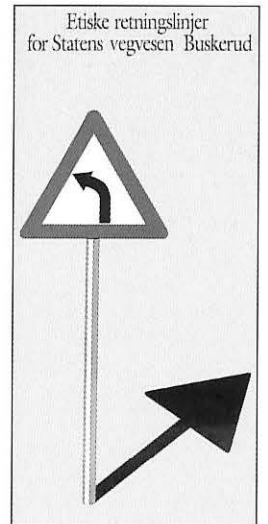
en god jobb, ikke bare faglig, men også som personalansvarlige. For å gi lederne råd og praktisk kunnskap, arrangeres det etikk og kommunikasjonskurs som alle ledere med personalansvar skal ha gjennomgått i løpet av våren 1996. Dette kurset blir starten på et bredere lederutviklingsprogram som skal utvikles i løpet av vinteren.

Muntlig kommunikasjon

Undersøkelsen viste klart at folk foretrekker den direkte samtalen med sin nærmeste leder og informasjon gitt muntlig i møter. I forbindelse med den nye organisasjonen, passer det godt å gå gjennom møtesystemet vårt og fastlegge noen målsettinger og prinsipper for møtene på de ulike nivåene. Blant annet må det sikres at informasjon når fram gjennom møtenivåene, og at folk blir hørt oppover i systemet. Spesielt skal lagsmøtene i produksjonsavdelingen og møtene på trafikkstasjonene gås nøye etter i sømmene for at de kan fungere best mulig for de ansatte der. Administrasjonsavdelingen skal også se nærmere på medarbeider-samtalene i etaten for at de kan brukes bedre.

Informasjon mellom avdelingene

Den enkleste måten å få vite noe om livet i andre avdelinger, er å lese om det i gode internaviser. Både Brobyggeren og Kråkeposten spiller viktige roller i den forbindelse. Undersøkelsen viste at spesielt Kråkeposten er en svært viktig kilde til informasjon - derfor skal vi se om vi kan bruke den enda bedre. Også Brobyggeren, som ikke scoret så høyt i undersøkelsen, skal bli nøye vurdert. ♦



De etiske retningslinjene blir revidert og skal finne sin plass i en ny bok sammen med andre viktige temaer som angår oss alle. (Illustrasjon: Support Reklamebyrå)

Lederne skal ut i marken

- For å se nærmere på internundersøkelsen - hvordan kan vi bote på den store avstanden det tydeligvis er mellom lederne på vegkontoret og de ansatte på stasjonene og i utedriften?

- Jeg har sagt det tidlige også, at i Det nye Vegvesen blir det stilt større krav til lederne om å holde kontakten med de som gjør jobben ute i marken.

- Vil du stille konkrete krav til lederne på dette området?

- Ja, jeg må gjøre det. Vi har hatt en del store møter der vi har samlet folk på stasjonene, og det har i og for seg vært positivt. Men vi må gi bedre muligheter for folk til å snakke direkte med lederne i mindre sammenhenger.

- Betyr det at også du blir mer å se ute?

- Ja, det må det bety, smiler Rognan. - Jeg kan ikke stille slike krav uten å rette dem mot meg selv også. Men jeg mener virkelig at jeg ønsker å møte flere av de ansatte i deres arbeidshverdag. Vi har alle bruk for den gjensidige informasjonen vi på den måten kan gi hverandre, slår vegsjefen fast.

- Har du noen konkrete råd for hvordan lederne kan få til en bedre kommunikasjon med sine ansatte?

- Også her er åpenhet et viktig stikkord.

Utfordringen blir å skape et tillitsforhold slik at folk føler at de kan ta opp ting, og at de får skikkelig informasjon om hva som skjer. Jeg vil forørig oppfordre fagforeningene til å være aktive og å ta initiativ til å ta opp ting. Vi skal være åpne for det, lover vegsjefen.

Etikken fram i lyset

- Undersøkelsen viser også at det er stor usikkerhet rundt de etiske retningslinjene. Når de nå skal revideres - trenger vi mer detaljerte regler for hva som er rett og galt?

- Nei, jeg tror ikke det. Først og fremst skal vi bygge opp gode holdninger. Har vi felles holdninger, vil detaljene mer eller mindre falle på plass av seg selv. Men vi trenger også noen klare eksempler for å tydeliggjøre hvor grensene går, mener vegsjefen. Han har store forventninger til den kommende boka: - Jeg håper og tror at vi skal få laget en bok som er så god at den kan få fram et felles verdigrunnlag blant alle de ansatte. Men det hele står og faller på hvordan vi gjør den kjent. Det er en stor oppgave å få fram noe som alle kan gjøre til sitt. ♦



Ingerlise Amundsen er en av pionerene innen landskapsarkitektur og vegbygging.

Landskapsarkitektene utfordrer:

- Vakre veger er viktig

Tenk over hvor mange timer du befinner deg ute i trafikken ukentlig, ja kanskje daglig. Til og fra jobb, møter, trening - eller på ferie; vegen er faktisk en ganske stor del av vår hverdag. - Selv om vi ikke alltid er like bevisste på hva vi ser omkring oss, er det mye som tyder på at omgivelsene innvirker på humøret vårt, sier landskapsarkitektene Ingerlise Amundsen og Kirstine Laukli i Statens vegvesen Buskerud. - Derfor har landskapsarkitektene en viktig rolle i Vegvesenet.



TEKST OG FOTO:
KRISTIN K. GAARDER

Ferske fjes i Vegvesenet

Nå er landskapsarkitektur relativt nytt i vegvesensammenheng; det begynte så smått en gang på midten av 70-tallet. Og først for en fem års tid siden, ble det bestemt at Vegvesenet skulle ansette minst en arkitekt eller landskapsarkitekt i hvert fylke. I Statens vegvesen Buskerud er vi så heldige å ha to stykker, Ingerlise Amundsen og Kirstine Laukli. Relativt ferske i Vegkontorets korridorer - med fartstid på henholdsvis halvannet og ett år. Og som gjerne vil kalles Ingerlise og Kirstine.

Ingerlise var faktisk en av de aller første landskapsarkitektene i Vegvesenet da hun begynte å jobbe i Vegdirektoratet i 1977. Hun er dessuten første landskapsarkitekt - og jente - som har tatt doktor ingeniørgrad på Institutt for Veg- og Jernbanebygging ved NTH i Trondheim. Hun disputerte i mars i år, og doktorgradsavhandlingen hennes omhandler vegestetikk - hvordan vegen er tilpasset landskap og miljø.

Kirstine er ferskere i gamet. Hun avsluttet studiene ved Norsk Landbrukshøgskole på Ås ifjor sommer, men har hatt sommerjobb i Statens vegvesen Buskerud mange år på rad.

- Da var jeg faktisk den eneste landskapsarkitekten her, og det var mest "førstehjelp" og helt konkrete saker jeg tok meg av, forteller Kirstine. - Det er nemlig mye å gjøre, og vi har mange store og viktige oppgaver å ta fatt på.

Mange og varierte oppgaver

- Hva består så det daglige arbeidet i?
- På overordnet plan, arbeider vi med hvordan vegen ligger i terrenget - helhetsinntrykket. Vi er med på planlegging av nye veger og utbedring av gamle. Videre jobber vi med alt fra større prosjekter i tilknytning til for eksempel NVVP, turisme og reiseliv, til mer detaljerte og konkrete enkelt saker som rasteplasser, støyskjermer, belysning, skilting og beplantning. Vi har i det hele tatt mange, spennende og varierte oppgaver, fortsetter Ingerlise og Kirstine, - og opplever dessuten at folk er positive til det arbeidet vi gjør.

I forbindelse med Norsk Veg- og Vegtrafikkplan (NVVP), har Vegdirektoratet pålagt de enkelte fylkene å foreta problemsonere-



Problemsoneregistrering i Hønefoss sentrum. Her gjelder det å ha øynene med seg.

gistrering. Hensikten er å kartlegge de vegstrekningene som må gjøres noe med og utbedres i neste NVVP-periode, det vil si etter 2007. Man måler og registrerer støy, forurensning, trafikksikkerhet, kulturminner, naturmiljø og - sist men ikke minst - visuelle forhold. Det er helt nytt at landskapsarkitektene kobles inn i dette arbeidet, og da med å se på naturmiljøet, kulturminner og visuelle forhold langs vegene.

I sommer har Kirstine og Kari Klynderud, student og sommerhjelp, fartet fylket rundt for å kartlegge slike problemsoner. Brobyggeren fikk være med på registrering i Hønefoss sentrum. Og her gjaldt det sannelig å ha øynene med seg. Heller ikke lett å kjøre bil samtidig som en skal følge med på omgivelsene. Alle opplysningene ble skrevet inn på en liten bærbar PC, plagget til i sigaretteneren i bilen. Vi kjørte samme lille vegstump fram og tilbake et utall ganger for å få med alle detaljer i rapporten. Etter et par timer i solstekt bil, var undertegnede godt fornøyd. Enda hadde de to andre mange timers jobbing foran seg.

- Det er mye å holde øye med på en gang, så det er absolutt en fordel å være to når vi er ute og registrer, forteller Kirstine. - Vi deler vegstrekningene inn i biter på ca. 0,5 til 1 km, alt etter som hvor mye vi skal se etter. Så kjører vi den samme, lille strekningen fram og tilbake opp til tjue ganger, for å kikke etter ulike ting på hver tur.

Omgivelsene betyr mye for oss

- Vi blir stadig mer klar over hvor viktig det er å ta vare på miljøet; det er liksom «in» å være miljøbevisste for tiden, sier Kirstine. - Vi mennesker påvirkes jo av våre omgivelser - også det rent visuelle. Det finnes blant annet undersøkelser fra sykehus, som tyder på at pasienter med utsikt til grøntarealer, blir fortere friske enn dem uten slik utsikt.

- Nå kan det riktignok være vanskelig å måle om det vi ser omkring oss virker inn på humøret og sinnstilstanden vår, sier Ingerlise. - Men det er jo klart at folk trives når omgivelsene er pene. Og det er nettopp dette landskapsarkitektene arbeider med; den fysiske og visuelle utformingen av miljøet rundt oss.

Ingerlise peker på at det visuelle og estetiske omkring et veganlegg, har to sider. En ting er selve utsikten fra vegen. På den andre siden

dreier det seg om hvordan vegen tar seg ut og ligger i landskapet. - Det er mange ting som påvirker vegens estetikk, fortsetter hun. - Teknikk og økonomi, vegens funksjon og andre samfunnsmessige forhold - som for eksempel jordbruket, er med på å påvirke hvor og hvordan vegen skal legges.

Store utfordringer

Tidligere var begrensningene i maskinparken mye større, slik at det var landskapet i seg selv som bestemte hvor vegen skulle gå. Derfor fulgte vegene terrenget på en naturlig måte. I dag kan de nye maskinene i prinsippet gjøre nesten alt, og vegene legges omtrent hvor som helst.

- Underdersøkelser viser at vegene i seg selv, er blitt bedre med årene. Lokaliseringen og tilpassning av vegen i landskapet, er derimot blitt dårligere, forteller Ingerlise. - Derfor er utfordringene med å bygge vakre vegger i Norge, større idag enn på 30- og 60-tallet.

- Men blir ikke det fryktelig dyrt, da?

- Vil vi ha det pent omkring oss, er det klart at vi må betale for det. Men vi mener jo at man får mye igjen for pengene, sier Ingerlise Amundsen og Kirstine Laukli. ♦

Landskapsarkitektene er med på planlegging og bygging av rasteplasser. Kari Klynderud (t.v.) og Kirstine Laukli til bords på den nye rasteplassen på Hensmoen ved Hønefoss.



Landskapsarkitektene i Vegvesenet er med på å utarbeide strategier i forhold til det visuelle omkring vegger og vegbygging.

Landskapsarkitektene i Statens vegvesen Buskerud er involvert i blant annet disse prosjektene:

- Planlegging og oppfølging av beplantning, støy-skjermer o.s.v. i forbindelse med bygging av E18 fra Eik til Vestfold grense.

- Utarbeiding av retningslinjer og estetiske rammevilkår i forbindelse med «Vegpakke Drammen». Et samarbeid med Byplan-kontoret i Drammen kommune.

- Landskapsanalyse knyttet til kommunedelplanen for rv11 mellom Hegstad og Kongsberg og rv7 mellom Sokna og Ørgenvika.

- Videre arbeider de med flere gang- og sykkelvegprosjekter over hele fylket.

- Planlegging og bygging av rasteplasser, f. eks. på Hensmoen og Bjonevika i Ådalen.

- Problemsoneregistrering i forbindelse med NVVP.



Statens vegvesen Buskerud viser veg:

Gammel asfalt blir som ny



Knuseverket rigget opp ved Foksrød i Vestfold. Selve asfaltknuseren midt i bildet.

- I Norge produseres mellom 200 000 og 300 000 tonn asfaltflak og fresemasse hvert år - et materiale som idag regnes som avfall uten verdi. Verdistigningen på gjenbrukasfalt er 100-150 kroner pr. tonn.

- Den resirkulerte asfalten er en kaldprodusert asfalttype. Slik sparer man også energi og utgifter til oppvarming.

- Foruten selve knuseren, består det mobile anlegget av sorteringsverk, hjulaster og gravemaskin. Verket kan betjenes av to mann.

- Knuseverkets gjennomsnittskapasitet lå i 1994 på ca. 50 tonn pr. time. Driftsutgiftene ble satt til ca. 2700 kr. pr. time. Målet for 1995 er å øke gjennomsnittskapasiteten for å få timeleien ned.

- Emulsjonsvæske tilsettes asfalten for å binde denne sammen. Den består av vann, bitumen (et slags oljeavfallsprodukt) og kjemikalier. Man tilsetter noe mindre emulsjonsvæske i den resirkulerte asfalten enn i «vanlig» asfalt.

- Det går med ca. 100 kg asfalt pr. m². 1000 tonn asfalt tilsvarer altså om lag 10 000 m² ferdig dekke.



TEKST OG FOTO:

KRISTIN K. GAARDER

Tonnevis av gamle asfaltflak og fresemasse ligger lagret rundt omkring i landet. Noe blir brukt blant annet som fyllmasse, mens resten ligger der - til ingen nytte. Kan dette kanskje brukes til noe likevel?

Tanken om gjenbruk av gammel asfalt, er for så vidt ikke ny. Kunne den for eksempel brukes til produksjon av nytt vegdekke? Hvorfor ikke prøve!

Man forsøkte først å knuse den gamle asfalten med en vanlig steinknuser. Det fungerte heller dårlig. Men oppsynsmann Trygve Fauske ved Spesialproduksjon i Statens vegvesen Buskerud, visste faktisk råd. Han hadde tidligere hørt om en spesialkonstruert maskin for nettopp dette formålet, og reiste blant annet til Danmark for å se på asfaltknusere. Overingeniør Helge Aalefjær tente på idéen, og det ble bestemt å teste en slik maskin her hjemme på berget.

Asfaltknuseren ble hentet fra Østerrike og prøvd ut ifjor sommer. Dette fungerte så bra at den ble kjøpt inn av Statens vegvesen Buskerud i år - som første og eneste av sitt slag i Norge!



Sparer penger og miljø

For dem som er like grønne på asfalt som meg, kan det opplyses at asfaltknuseren inngår som en sentral del av et mobilt anlegg for gjenvinning og gjenbruk av gammel asfalt. Det mobile anlegget kan flyttes og rigges opp på svært kort tid. Riktig så praktisk, og kommer - i tråd med Det nye Vegvesenet - andre deler av landet til nytte, så vel som Buskerud. Asfaltknuseverket er allerede etterspurt i og leid ut til fylker over hele landet - for lang tid framover.

Det viktigste er kanskje likevel at knuseverket gir store muligheter for å spare - både penger og ikke minst miljøet. Og prosjektet skaper entusiasme; det dreier seg om systemer og teknologi som etter forurensningsloven faktisk skal utvikles. Statens vegvesen i Buskerud og Akershus samarbeider blant annet med miljøvern avdelingene hos fylkesmennene, i forbindelse med retningslinjer og organisering av depoter og systemer for mottak av gammel asfalt.

I full sving

Undertegnede dro sammen med produksjonssjef Tore Braaten for å kikke nærmere på det nye vidunderet. Nå befant asfaltknuseren seg riktignok ikke i moderfylket. Så vi måtte dra til

Oppsynsmann Trygve Fauske (t.h.) dro det hele i gang. Her sammen med Norvald Haugvaldstad, oppsynsmann på asfaltverket ved Foksrød.



Foksrød i Vestfold, der den - sammen med resten av asfaltverket og ansatte fra Buskerud - var utlånt og stasjonert i forbindelse med asfaltproduksjon til en av fylkesvegene.

Ved Foksrød var det fem mann som jobbet på asfaltverket, derav to stykker på selve knuseverket. Knuseren tygde unna ca. 100 tonn asfalt i timen. Til sammen produserte verket så mye som 1000 tonn ferdig asfalt pr. dag.

Etter å ha sett oss omkring på asfaltverket ved Foksrød, dro vi videre et par mil ut til Kodalen der asfalten ble lagt ut. Det gikk seks lastebiler i skytteltrafikk mellom verket og Kodalen. Gutta som jobbet med dette, hadde mer enn nok å gjøre. De fortalte at det ofte ble lange dager og sent, før de kunne avslutte dagens dont og stupe til køys. Men så var man også fornøyd med det ferdige dekket.

Gode resultater så langt

Helge Aalefjær sier at asfaltknuseverket fungerer meget tilfredsstillende, og at det ferdige produktet har fått ros fra alle forståesepåere. Forsøk har vist at den resirkulerte asfalten som ble lagt i 1994, har klart vinterpåkjenningene bra.

Produksjonen preges fremdeles av prøve- og feilemetoden for oppnå best mulige resultater, og hittil ser det svært så lovende ut. Man benytter først og fremst gammel høykvalitetsasfalt, for at kvaliteten på den resirkulerte asfalten skal bli så god som mulig. Dette gir et utmerket dekke til mindre trafikkerte riks- og fylkesveger.

Med dette prosjektet viderefører Statens vegvesen Buskerud sin lange erfaring med og tidlige kompetanse på produksjon av kalde asfalter, olje-grus og emulsjonsvæske. I spissen for utvikling og gjenvinning av gammel asfalt; vi har lov til å være aldri så lite stolte! ♦

Borgine Nilsen tar prøver av den nye, gamle asfalten. Alt ser ut til å være i skjønneste orden.



Gjenbruksasfalten gir utmerket dekke på veger med mindre trafikk, som her i Kodalen i Vestfold. Maskiner og mannskap er for øvrig utlånt fra Buskerud.



Kultur og ukultur

Som kulturanmelder og -kritiker, må jeg få komme med et nytt innlegg. Det forrige gjaldt starten av «etat-sirkuset». Kultur spenner over mangt. Tar til og med opp i seg u-kultur og jappe-kultur. Disse er det dessverre få eller ingen anmeldelser på.

Vil nå ta for meg introduksjonen av etatens «danseorkester». Dirigent og tonesetter var selvskrevne, tross manglende dokumentasjon angående musikalitet. Direktørdirigenten holder nok både taktstokk og noteark. Det kan også harmonere med den ensformige og monotone spilleart. Man savner det personlige og lokale preg i musikken. Men takten er enestående. Rene militærorkestet i så måte. Lederne for hovedinstrumentene; fløyten, horna, munnspillene og sekkepipene var raskt på plass. De må ha stått med klinka nede, i døra bak konsertsalen. Tok lang tid med prøve-spilling og så videre, for resten av musikantene. Har mistanke om bruk av skjulte båndspillere. For enkelte var ikke musikken «kallet» heller, men lønnen. De som ikke kom med i orkesteret, får på nåde danse og syng med, om man orker.

Etatens instrumentmakere, med sans for folke-

lige naturtoner, ble overdøvet av høyt spill under uroppførelsen. Fikk tildelt kun ståplasser også. De kunne vært en fare for påvirkning av musikknivået.

Private lirekassespillere brukes mye som avlastere. Er en i tillegg strengespiller med praktisk sans for, hvor grepet kan festes, er man sikret. Kunne vært mer verdig om etatens militante krefter førte et felles forsvar for et eget og rent orkester, enn å belemre sine egne med «felles svar». Bare det neste ikke blir felles dialekt, gåform, drakt og så videre.

Håper svermen i «Statsorkesteret» av akademikere, teoretikere og politikere, kommer raskt ned på bakken. Da ville blant annet instrumentmakere få sin renessanse, og alle spilleferdigheter kunne utnyttes sammen. Tenk da, hvilket orkester.

Spilleøkonomien er flytende. Kanskje derfor vi har så hyppige og raske opptredener, og orkesterring. Føler det er å ta ting på forskudd. For kort tid siden feiret vi 125-årsjubileum for etatens bestående. Den var mer verdig. For å ha noe å feire, så må det kanskje gjøres nå?

Ingebo ♦



HMS-seksjonen i nye lokaler

Seksjon for Helse, Miljø og Sikkerhet er nå vel innstallert i nyoppussede kontorer. De nye, fine lokalene ligger i Vegkontorets nabobygg, Wernergården, litt lenger ned i Tollbugata.



Foreløpig nymalte og tomme lokaler. HMS-personalet gleder seg til å få kontorene i stand. I mellomtiden får verneleder Albert Skarstad være prøvekanin for fysioterapeut Eva Juul, mens Marit Sandli følger med.



Albert Skarstad, Marit Sandli og Eva Juul foran inngangen til de nye lokalene, der Seksjon for Helse, Miljø og Sikkerhet har flyttet inn.



TEKST OG FOTO:

KRISTIN K. GAARDER

Den nye adressen er Tollbugt. 4-6, og kontorene ligger i 4. etasje. Seksjonen vil ikke få innstallert telefoner før om en måneds tid. Fram til da, kan de som ønsker kontakt ringe Vegkontorets sentralbord på telefon 32 20 25 00. Ellers kan vernelederen treffes på mobiltelefon 94 11 38 06 og fysioterapeut/sykepleier på mobiltelefon 94 49 63 46. Normalt er de å treffe i kontortiden, det vil si mellom klokka 8.00 og 15.30.

Helse, Miljø og Sikkerhet er pr. 1. juli etablert som egen seksjon under Administrasjonsavdelingen, men er også nært tilknyttet vegsjefens stab. Seksjonen består fremdeles av verneleder Albert Skarstad som også er seksjonens leder, bedriftsfysioterapeut Eva Juul og bedriftssykepleier Marit Sandli. I tillegg er bedriftslegen, Rolf B. Winther, tilgjengelig to dager i måneden.

Forebyggende virksomhet

Den «nye» seksjonen for Helse, Miljø og Sikkerhet er bygget opp omkring de reviderte forskriftene om verne- og helsepersonale. Det innebærer blant annet at den ordinære legetjenesten er blitt noe innskrenket. Derimot er den forebyggende virksomheten trappet opp, og bedriftssykepleier- og fysioterapeutstillingene utvidet til heltid.

Fysioterapeuten, Eva Juul, kommer i stor grad til å være engasjert i arbeidet med å forebygge yrkes- og belastningsskader. Sykepleier Marit Sandli, vil fremdeles ha mest å gjøre med den

løpende helsekontakten. Den mer tekniske delen når det gjelder forebyggende tiltak, er det verneleder Albert Skarstad som står for. Skarstad, Juul og Sandli fremhever at seksjonen fungerer som et team - i nært samarbeid om tiltak i forhold til helse, miljø og sikkerhet.

Innkalling hvert annet år

Som ansatt i Statens vegvesen Buskerud, vil du fortsatt bli innkalt til helsekontakt hvert annet år. I tillegg til en rutinemessig helsesjekk som innebærer måling av blodtrykk, hørsel og så videre, får du anledning til å snakke om og ta opp eventuelle problemer omkring det fysiske og psykiske arbeidsmiljøet. Bedriftshelsetjenesten har ikke anledning til å erstatte primærhelsetjenesten - din «vanlige» lege, men skal være et supplement til denne ved yrkes- og jobbrelaterede plager. Seksjonen vil altså fungere som rådgiver i HMS-saker, både for den enkelte ansatte og bedriften Statens vegvesen Buskerud. Den skal sørge for at denne viktige siden av vår hverdag blir ivaretatt, når viktige beslutninger tas. ♦

Følgende historie er selvopplevd, og har medført mang en god latter på kontoret på Hønefoss, skriver Inger-Marie Winnæss.

Været i Ådal'n

Vi har nå i noen år mottatt meteogrammer fra Meteorologisk Institutt med opplysninger om været de neste 48 timer. De inneholder grader, eventuell nedbør, vindstyrke, lufttrykk m.m. På Hønefoss trafikkstasjon får vi meteogrammer for sju forskjellige steder i Buskerud. Etter hvert har det kommet publikum for øre at vi driver som «amatørmeteorologer», og vi får mange henvendelser om dette, blant annet fra private brøytekontraktører og Skiforeningen.

Følgende samtale fant sted en måneds tid før jul. En mann på telefonen (som ikke presenterte seg):

- Jeg har hørt rykter om at dere kan gi opplysninger om det kommer noe snø til natta?

Jeg bekreftet dette, men sa at jeg måtte vite hvor han bodde.

- Ådal'n. Jeg sa fra at jeg skulle hente meteogrammet for Hønefoss, og leste opp hvor mye nedbør det skulle komme den natta - at det gikk over fra snø til regn ca kl 03.00, hvordan vindstyrken skulle bli, og været framover kommende døgn. Nå skulle jeg virkelig imponere! Etter denne framføringen ymtet jeg frampå om ikke dette var bra, hvorpå mannen svarte:

- Dø, gjelder dette øvre eller nedre Ådal'n?

Det var da jeg var fristet til å svare:

- Nei, det gjelder vestre!

Inger-Marie ♦



Nærmiljøtur til Svelvikmarka



TEKST OG FOTO:
SÆMING ALVIM

Arets første nærmiljøtur gikk til Seteråsen i Svelvikmarka. Turen startet fra parkeringsplassen ved Hauk, med Jorunn som guide fram til parkering i utkanten av marka og videre. Etter hvert ble vi 12 stykker som samlet seg og ruslet innover mot Seteråsen. Selv om turen gikk i overskyet vær, ble vi varme i stigningen inn mot toppen. Skravla gikk, og smilet lå på lur hele tiden.

Vel oppe på åsen 396 m.o.h., sto det fine tårnet med skikkelige trapper opp til topps. Tårnet er 12 meter høgt. Herfra er det en kjempefin utsikt. Av steder du ser i fint vær kan nevnes: Færder fyr, Holmenkollbakken, Tverråsen og andre åser i Drammensmarka, Holtefjell, Norefjell, Blefjell, andre fjell mellom Numedal og Hallingdal, Gaustatoppen og andre fjell i øst-Telemark.

Så ble det kafferast ved en fint anlagt sittegruppe. Ingen kaffekoking, for tørt, men vi koste oss med medbragt kaffe, mat og sjokoladecake. Praten gikk om gamle turer og den planlagte fjellturen til Jotunheimen til høsten. Ned fra åsen gikk vi en annen veg slik at det ble en rundtur. Bruk av ønskekvist og annen "trollskap" ble vist på vegen ned. En fin tur for dem som var med, men det er jo så god plass til mange flere. ♦



En sporty og munter gjeng tar seg en velfortjent pust i bakken. Fra turen til Seteråsen i Svelvik.

Ut på tur; aldri sur!



Turen rundt Asdøljuvet

Ved Asdøltjern. Bålet er fyrst opp, og det dufter innbydende av nytrukket kaffe og stekte pølser. Maten smaker aldri så godt som ute etter en dryg marsj!



TEKST OG FOTO:
SÆMING ALVIM

Så har vi vært på tur igjen. Asdøljuvet ble for vått, elva i juvet gikk flomstor, så det lot seg ikke gjøre å gå der. Guiden vår møtte opp slik at vi fikk forklart en annen tur vi kunne gå rundt juvet. Det ble ikke flere enn fem stykker som gikk.

Turen gikk opp gjennom grønne, frodige lauvlier, over setervollen på Opsalsetra hvor sau og lam koste seg på grønne voller. Vårblomstene sto i full blomst, suset fra elvejuvet, lyden av sil-drende bekker blandet seg med småfuglens aftensang og bjelleklang. Masse interessant geologi i området, steiner ble studert.

Oppe ved Asdøltjern er det fint! Grønne voller

og stille vann omkranset av granskog. Etter hvert fikk vi laget en skikkelig nying og kaffe-lars, og steikepanna kom fram. Eimen av bål, nykøkt kaffe og stekt pølse lå rundt oss, vi bare koste oss rett og slett. Ei andemor med seks små svømte forbi og fikk mat. Vegen ned gikk på den andre siden av juvet ned gjennom trolsk granskog, over nedlagte setervoller og ned ei gammel tømmerlepe mot utgangspunktet ved rv285. Vi som var med på turen, Aud, Kjellaug, Alf Helge, Arne og Sæming, hadde en fin tur.

Turen til Asdøljuvet skal vi forsøke å gå etter ferien, vi har fortsatt avtale med Olav Ellingsen som guide. ♦



Ulykkesskilting for fulle sirener:

Vegvesenets katastrofetilhenger i Politiets uniform

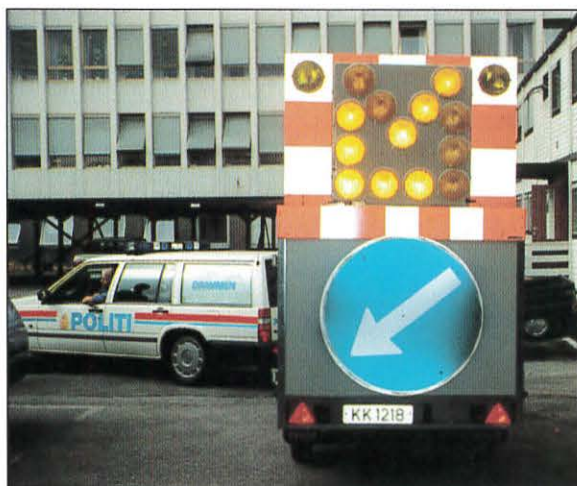
I garasjen ved Drammen Politikammer står en uniformert tilhenger klar med et helt lysorgel av varsellamper på taket. Når ulykkesalarmen går, hekter politifolkene den på utrykningsbilen.

Framme på ulykkesstedet har de alt de trenger for å sikre trygg trafikkavvikling. Katastrofetilhengeren får Politiet låne av Statens vegvesen Buskerud. - Dere har grunn til å være stolte av denne, sier førstebetjent Jarle Zahl til Brobyggeren.



TEKST: HELGE HASSELGÅRD

FOTO: WILLY BAKKEN



Det er ikke lett å overse dette lysorgelet når katastrofetilhengeren er på plass ved ulykkesstedet.



Førstebetjent Jarle Zahl ved Drammen Politikammer er svært fornøyd med Vegvesenets bidrag for å sikre trafikkavviklingen ved større ulykker på veien.

Det var Einar Ottesen, daværende seksjonsleder for skiltseksjonen på vegkontoret, som tok initiativ til å skaffe en katastrofetilhenger til politiet. - Det oppstår ofte farlige trafikksituasjoner rundt et ulykkessted, sier Ottesen. - Det er vanskelig å varsle andre trafikanter godt nok med en gang, og det kan ta tid å få skiltet omkjøringer. Ideen var å sørge for at det nødvendige utstyret kom så raskt som mulig til ulykkesstedet. Politiet kommer som regel fort på plass - derfor var det naturlig at nettopp de ble utstyrt med en slik henger, forklarer Ottesen. Hengeren var ferdig bygd og ble overlevert Politiet ved påsketider i år.

Ved en ulykke plasseres katastrofetilhengeren i kjørebanelan med de store, blinkende varselysene godt synlig. Jarle Zahl demonstrerer entusiastisk med en hendig fjernkontroll. Lampene blinker i et stort kryss eller som piler til høyre eller venstre, avhengig av situasjonen. Inni hengeren finnes ulykkeskilt, omkjøringsskilt, fartsgrenseskilt, massevis av kjegler og refleksbånd. - Det eneste vi har måttet supplere utstyret med, var en slegge til å slå ned skiltstenger med, sier Zahl. - Ellers har vi ikke hatt noe å utsette på hengeren. Heldigvis har ikke politiet ennå hatt bruk for hengeren i ulykkesammenheng, men den har vært brukt ved flere storkontroller. - Vi har også testet den i utrykning. Den klarte seg fint i stor fart, sier Zahl fornøyd. - Riktignok begynte den å vandre litt i 110 km/t, men det holder i massevis.

Hengeren ble bygd av Trafico i Drammen over en standard Tysse-tilhenger. Utviklingen skjedde i samarbeid mellom SvB, Politiet og leverandøren. Hengeren er vår eiendom, og vi vil ta hånd om vedlikeholdet. Men den er altså stasjonert ved Drammen Politikammer - der den er raskest å få tak i for dem som trenger den når ulykken er ute. ♦

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

Håndbok nr.: 179/BETONGDEKKER
Veiledning 95 sider
Håndboken gir en kort oversikt over

utvikling og bruksområder, samt beskrivelse av planlegging, utførelse og vedlikehold av betongdekker.

Håndbok nr.: 184/LASTFORSKRIFTER
Normaler 45 sider
Håndboken inneholder «Lastforskrifter» for bruer og kaier i det offentlige vegnett.

Håndbok nr.: 063/VEGTRAFIKKTELLINGER
Vegdata 156 sider

Håndboken inneholder hovedresultatene fra de landsomfattende, maskinelle vegtrafikktelegninger for 1994.
Håndboksekretariatet



Trafikksikkerhetslederen ble bitt av basillen:

- Å kjøre motorsykkel er noe helt annet



TEKST OG FOTO:

KRISTIN K. GAARDER

Når Sigurd O. Olsen suser av gårde på sin burgunderrøde Suzuki JX800, møter han mange nye utfordringer i trafikken. Kjørestil, sikkerhetsrisiko og frihetsfølelse - alt blir annerledes enn bak rattet i den store SAAB'en. - Skal vi kunne forebygge MC-ulykker, må vi vite hvordan det er å ferdes på to hjul i trafikken, sier Vegkontorets trafikksikkerhetsekspert.

Salget av tunge motorsykler har økt kraftig det siste året, og tohjulinger utgjør etter hvert en betydelig del av trafikkbildet. Ikke dermed sagt at antallet ulykker er steget i forhold til tidligere år; så langt ser det ikke ut til å skjedd store endringer. Men potensialet for flere ulykker der motorsykler er innblandet, er selvfølgelig til stede.

Ifjor sommer inntraff tre - til dels svært alvorlige ulykker med motorsykler i Buskerud. Ulykkene skjedde i løpet av relativt kort tid og på samme sted. Dette medførte blant annet debatter og fokusering på motorsykeluhell generelt. Det ble derfor bestemt at flere ansatte i Vegvesenet, deriblant i Buskerud, skulle gjennomgå opplæring på tung motorsykel som et ledd i arbeidet med å forebygge slike ulykker. Seksjonsleder Sigurd O. Olsen ved Trafikksikkerhetsseksjonen, er en av disse.



Seksjonsleder Sigurd O. Olsen trives bak MC-styret.

Bredere kompetanse

- Vi sikter mot en bedre og bredere faglig dekning i forbindelse med tiltak mot motorsykelulykker. Vi arbeider også med å se på sammenhengen mellom opplæringen av førerne på den ene siden og den fysiske utformingen av vegnettet på den andre. Og i denne forbindelse er det nødvendig med samarbeid og samordning av kompetansen mellom veg- og trafikksiden - for eksempel å ved utnytte den brede erfaringen hos sensorene ved «Biltilsynet» i langt større grad, sier Sigurd O. Olsen.

- Ved praktisk erfaring på motorsykel, får en innsikt i en del ting som er helt spesielle for tohjulinger i trafikken. Det at man kjører sykkel selv, er dessuten en fordel ved henvendelser til og fra ulike MC-foreninger; det er viktig å snakke samme språk, sier Olsen.

Unødvendige sjanser

- Generelt kan vi si at det ofte er feilvurderinger hos førerne, som ligger til grunn for trafikkulykkene. Det er dessverre alt for mange MC-ryttere som tar unødvendige sjanser i trafikken, fortsetter han. - Målet med opplæringen, er derfor å gi elevene nødvendige holdninger, kunnskaper og ferdigheter for å kunne ferdes sikkert i trafikken.

- På hvilke måter er det annerledes å være fører av motorsykel enn bil?

- For det første, krever det balanse. Det dreier seg også om en annen kjøreteknikk, som for eksempel bruken av bremsene. Og så er selve kjørestilen forskjellig. Det gjelder for eksempel valg av spor i vegbanen for oversiktens skyld. Dessuten er det spesielt viktig å kjøre defensivt - kun stole på egne vurderinger. I enkelte situasjoner er det nesten en nødvendighet å ha øyekontakt med de andre trafikantene for å unngå misforståelser. Ikke ta for gitt at noen ser deg, og vær nøye med å gi tegn!, oppfordrer Olsen.

Sikkerhet

- Og hva med sikkerhetsutstyret?

- Hjelmer er det eneste som er påbudt. Men det er direkte uforsvarlig - og dumt - å kjøre uten annet sikkerhetsutstyr. Da tenker jeg først og fremst på sikkerhetsdress med forsterkninger på utsatte steder, hansker og støvletter med ankelbeskyttelse.

- Men farten er også viktig for effekten av utstyret; jo lavere fart, dess større effekt. Det er viktig å holde fartsgrensene!

- Og trafikksikkerhetslederen selv?

Olsen rister energisk på hodet. - Nei, jeg holder alltid fartsgrensen. Og ikke har jeg «testet» sykkelen heller - er for gammel til slikt. Dessuten synes jeg det er ubehagelig å kjøre for fort; en 70-80 km/t er best i forhold til luftmotstand og slikt. Men jeg skjønner jo at fristelen til å kjøre fort kan bli stor, særlig for unge mennesker, sier han.

Bitt av basillen

Ved påsketider tar Olsen fram motorsykkelen og «shiner» den opp for sesongen, som varer fram til oktober/november. Han bruker stort sett sykkelen til og fra jobb og på ulike tjenestereiser. MC-ferie har det ikke blitt tid og anledning til ennå, men er absolutt noe han kunne tenke seg. Det måtte i så fall bli en «aleneferie», for kona nekter plent å sette seg på en motorsykel. Derimot foretrekker datteren på 12 å sitte på med pappas glis, framfor bilen.

- Og fordelene ved å kjøre tohjuling framfor bil, da?

- Det er klart at en motorsykel er smidigere i trafikken. Jeg kommer blant annet raskere fram i rushet, i og med at jeg kan kjøre i kollektivfeltet. Dessuten gir det en helt annen og spesiell frihetsfølelse. Jo, det er fint, smiler Olsen, - man blir jo litt bitt av basillen! ♦

- Bruk skikkelig sikkerhetsutstyr, oppfordrer Olsen.





Nye arbeidsklær

Utedriften får nye arbeidsklær. Det skjer som en følge av EØS-avtalen, der det stilles strengere krav til arbeidstøyet. For Vegvesenets del gjelder dette blant annet kjeledressene for dem som arbeider på vegen. Hovedkravene som stilles til denne typen arbeidsklær, er at det skal være en viss mengde refleksbånd med en viss bredde, samt at stoffet i dressene skal være fluoriserende.

Kontorleder Arnulf Ingulstad ved Maskin- og materiellkontoret i Vegdirektoratet, har vært med på utformingen av de nye dressene. - På grunn av EØS-reglene blir alle arbeidsklærne nå mer lik hverandre, men vi har arbeidet bevisst for at det fremdeles skal være skikkelig markert at folkene våre jobber i Vegvesenet, sier Ingulstad. Han forteller videre at de nye dressene vil være oransje og blå, slik som de gamle. De doble V'ene på brystet og ryggen blir også beholdt, men er blitt bredere. I tillegg blir det nå doble V'er på armene og bena. V'ene består for øvrig av fem cm brede refleksbånd.

Nytt er det også at Vegvesenets svarte og hvite dekorbånd er tatt med på kjeledressene. Dekorbandet pryder bærestykket på dressen, både foran og bak. Logoen blir som før - i stor størrelse på ryggen og i en mindre utgave på den ene brystlommen.

- Vi har fått forbedret kvaliteten på stoffet i arbeidsklærne. Det nye stoffet puster bedre enn det gamle - noe som nok vil bli merkbart, forteller Ingulstad. - Den nye kjeledressen er også mønsterbeskyttet, slik at den er forbeholdt Vegvesenet.

Tolv dresser har vært under utprøving underveis i prosessen, og en del justeringer ble foretatt på grunnlag av erfaringer fra "prøvekaninene".

- De nye arbeidsklærne blir betydelig dyrere enn de gamle, noe som i første rekke skyldes refleks- og dekorbåndene, sier Ingulstad. - Jeg håper derfor at vi har laget en arbeidsdress som alle folkene ute på vegen kan være stolte av. En dress som er godt synlig både dag og natt, og som viser at det er Statens vegvesen sine folk som er i arbeid. ♦