

Brobyggeren

Nr. 2 – juli 1998

28. årgang

MC-blink

Side 4–5

Grønne veger

Side 8–9

Kulturdagene '98

Side 10-11

Etikk. Ja takk!?

Side 16–17

Statens vegvesen
Buskerud



Hans Jan Håkonsen
Administrasjonssjef



Vegvesenet

fortsetter

omorganiseringen

Utgitt av
Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør
Kjell Wold

I redaksjonen
Inger Lise Sagmo
Kjersti Danielsen

Redaksjonsråd
Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Erik Lysenstøen

Lay-out, repro og trykk
Drammen Grafisk a.s

Forside
Anleggsgartner
Njål Standal planter
rognspreaer langs
Rosenkrantzgata i
Drammen

Forsidefoto
Inger Lise Sagmo

Opplag
1 500 eksemplarer

Vegvesenets nåværende organisasjon trådte i kraft 1. juli 1995. Bakgrunnen for omorganiseringen var å tilpasse etaten til Stortingets krav og endrede krav i samfunnet forøvrig. Dette medførte blant annet et organisatorisk og regnskapsmessig skille mellom etatens produktionsvirksomhet og myndighetsside, en helhetlig organisering av trafikksiden og en klar prioritering av trafikksikkerhet, miljø og vegkontorenes samfunnskontakt. To gjennomgående krav i de endringene som ble foretatt, var hensynet til god politisk styring og etatens effektivitet. Til nå har mye av effektivitetsvurderingene knyttet seg til Produksjonsavdelingens konkurransevne og rammevilkår.

Oppmerksomheten mot vår virksomhet er stor. I tillegg til at vi opplever sterkt fokus på uheldige enkelttilfeller, ser vi en klar tendens i tiden til å ville privatisere offentlig virksomhet. Samtidig ser vi stadig en større usikkerhet rundt rammebetingelsene våre. Vi opplever stadig at omgivelsene stiller spørsmål ved vår virksomhet, og om vi har tilstrekkelig fleksibilitet og evne til omstilling.

Er vi flinke nok til å utnytte de ressurser vi får til disposisjon? Etter omorganiseringen er det flere som har hevdet at vi arbeider for tungvint og dyrt slik at det har blitt mindre penger «på vegen». Jeg skal ikke her ta standpunkt til disse påstandene, men bare peke på at vi alltid må vurdere om vi gjør de rette tingene og om vi løser oppgavene våre på en for samfunnet tilfredsstillende måte. Det er også viktig at vi bestreber oss på å gjennomføre oppgavene våre med færrest mulig ressurser. Vi må med andre ord passe på å være effektive. Dette gjelder hele etaten – både

produksjonsvirksomheten og myndighetsdelen. En effektiv etat er en forutsetning for at vi skal ha sikre arbeidsplasser i fremtiden. Færre ressurser betyr at vi må løse oppgavene våre med lavere direkte og indirekte kostnader, færre ansatte må kunne utføre samme arbeidsmengde og vi må bruke mindre konsulenter. Vi må derfor selv være aktive i arbeidet med å vurdere mulige effektiviseringstiltak. Hvordan skal vi få til dette? Et virkemiddel som nå tas i bruk er spesialisering.

Hva betyr det? Jo, at bestemte arbeidsoppgaver som i dag ligger på alle vegkontorene legges til ett eller flere vegkontor enten for å ivareta landsdekkende funksjoner eller ivareta en regions behov for fagkompetanse for bestemte arbeidsoppgaver. I første omgang forventes det at enkelte oppgaver skal spesialiseres allerede fra 1. januar 1999. I realiteten betyr det at noen i organisasjonen skal gjøre andre oppgaver fra denne dato. Senere vil nye beslutninger gjøre at flere kommer til å oppleve det samme.

Det er imidlertid forutsatt at ingen fast ansatte i Statens vegvesen skal sies opp som følge av effektiviseringstiltakene. Eventuelle reduksjoner skal oppnås ved naturlig avgang. For de som måtte få nye arbeidsoppgaver vil det over tid bli gitt hjelp til omstilling og nye kompetansetilbud vil bli utviklet. På denne måten bør vi alle kunne se på de forestående endringene som positive muligheter til å lære nytt og møte nye spennende utfordringer i hverdagen.

La meg derfor til slutt oppfordre alle til aktivt å delta i den prosessen som nå starter opp. Bare gjennom et positivt samspill kan du påvirke din fremtidige situasjon.

– Endelig! på Bragernesprosjektet

Det er en glad prosjektgjeng på Brakerøya som står klar til å ta fatt på parsell Bragernes. Etter flere forsinkelser var det omsider klart for oppstart både på Brakerøya og Hamborgstrøm 22. juni.

Entreprisen på Brakerøya er tildelt Strøm Gundersen Byggetjenester AS som har sitt hovedkontor i Mjøndalen. Kontraktssum er på omtrent 33 millioner kroner. Entreprisen skal stå ferdig våren 1999.

Fra rundkjøringen ved Osrøm og inn i fjellet under Fjellheim gård skal det bygges en 145 meter lang betongtunnel som blir liggende parallelt med Fayegata. I tillegg skal Hofgaardsgate, Bragerhagen og deler av Engene rustes opp og settes i stand for å skape et bedre bomiljø på Brakerøya. Over tunnellokket skal det anlegges en lekeplass og et parkområde.

Innkjørsel til Nøsteveien fra rundkjøringen ved Osrøm stenges permanent i løpet av høsten. Ny adkomst til Nøsteveien vil bli fra Engene.

Vinteren 1999 går de første salvene på Bragernestunnelen av. Da står det meste av betongkylverten ferdig. Arbeidet med grøntanleggene og parkområdet over tunnelen starter opp våren 1999.

På Hamborgstrøm er det en betraktelig større entrepris som er i gang. Her er kontraktssummen på rundt 213 millioner kroner og er tildelt firmaet Peab as.

Her skal det bygges en 865 meter lang underjordisk tunnel. Tunnelen kommer ut av Bragernesåsen under Wildhagensvei, passerer Fylkes-



Slik blir det nye veganlegget i dagen på Brakerøya.

huset under det som nå er parkeringsplass og munner ut i en arm i Lajordgata og en i Rosenkrantzgata ved Per Sivles gate. I Rosenkrantzgata, rett utenfor Fylkeshuset, blir det bygget en underjordisk rundkjøring. På lokket over tunnelen blir lokaltrafikk ledet fra/til sentrum i en tofelts vei, og det blir anlagt gang- og sykkelvei på sidene.

Arbeidet på Hamborgstrøm innebærer at Rosenkrantzgata blir stengt over lengre tid. I den første fasen av arbeidet blir veien stengt fra Vinjes gate til Strømsgata. Omkjøring skjer via Vinjes gate og Lajordgata. Denne omkjøringen vil vare fram til høsten 1999.

TEKST OG FOTO:

KJERSTI DANIELSEN
INGER LISE SAGMO



Åvar Heggenhougen og Bjørn Brenden er byggeledere på hhv. Brakerøya og Hamborgstrøm.

Møtte spente naboer

Forut for anleggsstarten i Drammen arrangerte Vegvesenet informasjonsmøter for naboer og andre interesserte. De nærmeste naboene har mottatt skriftlig informasjon i posten, men både på Brakerøya og Hamborgstrøm møtte omkring 40 personer opp for å høre mer om hva som skal skje i tiden framover.

Prosjektleder Tore Gomo, stabskoordinator Svein Stensrud, byggeleder Avar Heggenhougen (Brakerøya), byggeleder Bjørn Brenden (Hamborgstrøm), informasjonskonsulent Kjersti Danielsen og representanter fra entreprenørene orienterte om prosjektet generelt og de forestående arbeidene. Sammen med Drammen kommunes Vegpakke-representanter svarte de på de mange spørsmålene som dukket opp underveis.



Børre Ch. Hansen:

– Det er storartet at Vegvesenet inviterer til et slikt møte. Jeg kommer nok aldri til å føle at jeg får nok informasjon, men synes jeg vet ganske mye nå. Anleggsperioden gleder jeg meg ikke til, men jeg trøster meg med at alt blir bedre etterpå.



Kjersti Slevikmoen:

– Møtet er et flott tiltak. Jeg har nettopp flyttet hit og vet lite fra før, så dette er svært nyttig. Jeg gruer meg ikke til anleggsperioden, det blir nok ikke så fælt som vi tror.



Lars-Henrik Vestergaard-Simonsen:

– Jeg er svært fornøyd med at Vegvesenet arrangerer informasjonsmøte, og synes jeg vet ganske mye om hva som skal skje nå. Spuntingsarbeidene gruer jeg meg fælt til, særlig fordi jeg har to små barn. Siden jeg bor i Rosenkrantzgata er jeg vant med støy, så resten går nok greit.



Tove Eriksen:

– Kjempefint med dette møtet. Jeg er leder i velforeningen for området rundt Hamborgstrøm, og vi har lenge hatt god kontakt med Vegvesenet. Støyforholdene i dag er forferdelige, så jeg gleder meg til det nye veganlegget står ferdig.

MC i skuddet traff blink



– Godt og inspirerende MC-seminar, mente f.v. Morten Hansen NMCU, Trygve Steiro og Per Ole Wanvik, Buskerud vegkontor og Bjørn Holst, Trygg Trafikk.

Todagers-konferansen MC i Skuddet på Sundvollen før påske traff blink. Trafikkavdelingen ved Statens vegvesen Buskerud hadde trommet sammen over 100 deltagere fra MC-miljøer fra hele Østlandet, Vegvesen-folk, trafikkskoler, politi, Trygg Trafikk og andre interesserte med et forhold til motorsykkel.

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD
INGER LISE SAGMO

Konferansen ble innledet fredag ettermiddag av den nye trafikksjefen i Buskerud, Sigurd Olsen. Temaet for konferansen var tredelt: Motorsykkelen, mennesket og ve-gen i tillegg til en avslutningsbolk om visjoner.

Morten Hansen i Norsk Motorcykel Union (NMCU) åpnet friskt og provoserende med innledningsforedraget «Hvorfor kjøre motorsykkel når det er så farlig?»

– Motorsykkelen kan være farlig, innrømmet han, men fortsatte: – Den er et magisk kjøretøy som gir ultimate opplevelser av frihet, drømmer, selvstendighet og utfordringer.

Fartsbøller og livsnytere

– Nødvendige stimuli i et velregisert og gjenomregulert samfunn. Men motorsykkelistene er heller ingen ensartet gruppe. De er både risikosøkende fartsbøller, ansvarlige livsnytere og eventyrsøkende loffere.

– Motorsyklister har lav ulykkesrisiko i forhold til det totale antall trafikkuulykker, men de ulykkesutsatte har en høy skaderisiko. Jeg setter pris på Vegvesenets invitt til seriøs dialog med MC-folket for en bedre forståelse av hverandres ønsker og behov. Men jeg savner seriøs forskning på årsaker til MC-ulykker, sa Morten Hansen.

Kawasaki-importør Hans Jørgen Landstad understreket motorsyklisters behov for motorbaner, øvelsesbaner og bedre føreropplæring.

Bjørn Holst i Trygg Trafikk manet både til bedre opplæring og større ansvarsbevissthet både blant motorsyklister og trafikanter generelt.

Frihet og glede

Leif Klyve fra Statens vegvesen Vestfold satte mennesket på motorsykkelen i fokus. Han la mest vekt på gleden og den sosiale dimensjonen ved motorsykkelen, men også på adferd, ansvar og opplæring. Jan Kristiansen fra Oslo Politikammer betonte både opplæring, holdninger og kontroller. – Vi må bevisstgjøre alle MC-brukere om å vise respekt og ydmykhet for de krefter som rår ved motorsykkelkjøring. Nye sykklister må også lære av eldre, erfarne sykklister, skape de riktige holdningene, sa Kristiansen.

Debatten etterpå ble både frisk og engasjerende med svært mange synspunkter fra salen. Både politifolk, MC-representanter, kjøreskolelærere og andre tok ordet villig vekk. Fredagens seanse ble avsluttet med et lite hjertesukk fra NMCU-representant Morten Hansen: – En fin åpningsdag. Men hva mener Vegvesenets egne folk? Blant arrangørene tok både trafikksjef Sigurd Olsen, Trygve Steiro og Per Ole Wanvik ordet og forklarte, at Buskerud vegkontors rolle i denne omgang først og fremst var å se, lytte og lære. – Siden fortsetter dialogen med MC-gruppene i mer formaliserte former gjennom oppfølgingsmøter, jevnlig kontakt og mer håndfaste tiltak, sa Trygve Steiro.

Samarbeidet skal fortsette

MC-forum er tenkt å være et forum for samarbeid mellom politiet, kjøreskolene, mopedlærere, MC-organisasjoner/-klubber og Statens vegvesen Buskerud. Målet vårt er å redusere risikoen for MC-ulykker i fylket. Dette håper vi å oppnå blant annet ved å øke den faglige innsikten hos deltakerne i MC-forumet, slik at alle blir i bedre stand til å arbeide mot felles mål i sine organisasjoner, sier Trafikkavdelingens Per Ole Wanvik.

Dette er utgangspunktet for det nyopprettede MC-forumet i Buskerud, der Per Ole Wanvik er leder. Det første møtet ble avholdt i mai, og er en oppfølging av *MC i skuddet*. Allerede på dette møtet dukket det opp mange aktuelle arbeidsoppgaver og problemstillinger: Hvordan stopper vi den mest vannvittige fartsleken? Hvordan takler vi kjøreskoler som tilbyr amputert undervisning i forhold til læreplanen? Mopedopp-læringen har fått vanskeligere kår i den nye læreplanen – hva kan vi gjøre her? På møtet ble mye av dette diskutert og oppgaver til neste møte fordelt.

Tiltak iverksatt

Statens vegvesen Buskerud har satt i gang et forsøk med å legge ut vegmerking som har større friksjon enn det som er vanlig. Resultatene skal dokumenteres gjennom et eget måleprogram. I tillegg skal behovet for særskilt varsling for motorsykler ved glatt vegbane utredes og utprøves. Målsettingen for arbeidet er å lage retningslinjer for slik skilting.

I juli arrangerer MC-forum en befaring i fylket der representanter fra MC-klubber i Buskerud inviteres til å delta. På denne måten får de anledning til å vise eksempler på faremomenter langs vegen, i tillegg til at det gis rom for erfarings- og meningsutveksling mellom partene.

Må vise nytten

MC-entusiaster har mye å tjene på å synliggjøre nyttebruken av MC. I tettbygde strøk vil motorsykkelen på sikt trolig bli et stort pluss, den vil bli oppfattet som noe positivt i forhold til bil.

Dette var et av tipsene stortingspolitiker Erik Dalheim hadde med seg til MC-entusiastene på lørdag. – I løpet av året skal programmene for kommunevalget neste år legges. Dermed er også tiden inne for å forsøke å få inn tilrettelegging for blant annet motorsport, sa Ap-representanten fra Drammen. Han pekte også på at MC-satsing kan ses i sammenheng med kommunenes arbeid med Agenda 21 og nærmiljøtilpassing.

Tid til kommunikasjon

Erik Dalheim syntes MC-konferansen hadde vært to lærerike dager. – Det er viktig at vi alle setter av tid til kommunikasjon. På den måten har vi større muligheter til å skape en felles virkelighetsoppfatning, det vil virke positivt på samarbeidsviljen og kanskje øke respekten for ulike fagmiljøer og interessegrupper, mente han.

Ny æra

– Dette har vi ventet på i mange år! Endelig får vi anledning til å snakke med hverandre, sa en begeistret leder i NMCU, Tor Strand.

– Vegvesenet sier at denne konferansen er en start, og vi har store forhåpninger til det videre samarbeidet. Vegvesenet mangler en del kompetanse på MC-området. Den kompetansen har vi – og vi bidrar mer enn gjerne, sa Tor Strand, og la til at NMCU nå føler at de er i ferd med å få gjennomslag for det de har kjempet for i mange år.



Erik Dalheim (t.h.) syntes at oppholdet på Sundvollen var svært lærerikt, og hadde flere tips å komme med til deltakerne.

Har en annen holdning

Det var på ingen måte Harley Davidson-kjøerne som dominerte forsamlingen på Sundvollen, men de var i alle fall representert. Mens flere av konferansedeltakerne ga uttrykk for at de ikke er fornøyde med vegstandardene i enkelte områder, hadde enkelte av Harley-gutta helt andre synspunkter.

– Det at vegene ikke er bra nok er en ukjent problemstilling for oss, og det virker som om enkelte legger for lite vekt på at trafikanten selv har ansvar, mente Anders Eriksen. – Vi lærte nå en gang at vi skulle tilpasse kjøringa etter forholdene, sa kameraten Erik Weimoth. De syntes likevel det var interessant å få innblikk i hvilke problemer andre i MC-miljøet har.



– Vi føler at vi allerede har et godt forhold til Vegvesenet ved Trafikkstasjonene, men *MC i skuddet* er et flott og nødvendig initiativ, sa Anders Eriksen.

Mange ukjente problemstillinger, men nyttig likevel! Fv. Erik Weimoth, Nasse MC i Sande, Anders Eriksen, uavhengig HD-kjører og Øyvind Engen, Norsemen MC.

Ny metode skal gi bedre utnyttelse



Bindemiddel blandes i før den ferdige massen kommer ut på dette transportbåndet. Blandeverket står for tiden på Burud pukkverk i Øvre Eiker.

Damp produseres i store kjeler i dampgeneratoren (den grønne) og ledes i rør inni siloene på blandeverket der steinmassene varmes opp.



Tidlig i juni startet Statens vegvesen Buskerud, som de første i Norge, forsøk med å produsere halvvarme masser til dekkeleggingsformål. Et av våre blandeverk er bygd om slik at det i tillegg til kaldmasseproduksjon kan brukes til å lage halvvarme masser i sommer.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

En av fordelene med å produsere halvvarme masser er at vi kan forlenge dekkeleggings-sesongen med egenprodusert masse. Når temperaturen utpå høsten begynner å synke ned i 5-10 grader blir det vanskeligere å produsere og legge ut kalde masser, men med de halvvarme massene kan vi fortsette å jobbe sjøl om det blir kaldt i luften. Leder for produksjonsavdelingens spesialproduksjonsseksjon, Arild Nyborg, er spent på resultatene av sesongens forsøk. – Jeg har stor tro på at vi skal få dette til, vi har mange dyktige og engasjerte folk, sier han.

Etterspør andre kvaliteter

I norsk sammenheng dreier det seg om et lite stykke pionerarbeid. Bruk av halvvarme masser er tidligere kjent fra både Sverige og Finland, men så langt har ingen tatt i bruk metoden her til lands. – Siden Buskerud er ressursfylke på bruk av kalde masser, var det naturlig å ta steget videre til halvvarme masser, sier Arild Nyborg. Han forklarer at forsøket blir gjennomført blant annet fordi myndighetssiden etterspør andre dekkekvaliteter. Den nye produksjonsmetoden gir en masse som er mindre utsatt for skade i tine-/fryseperiodene av året. – Minst like viktig er det at vi i mye større grad får utnyttet utstyret vårt ved at vi kan tilby flere massetyper fra ett og samme oppstillingssted, sier Arild Nyborg.

Varmes opp med damp

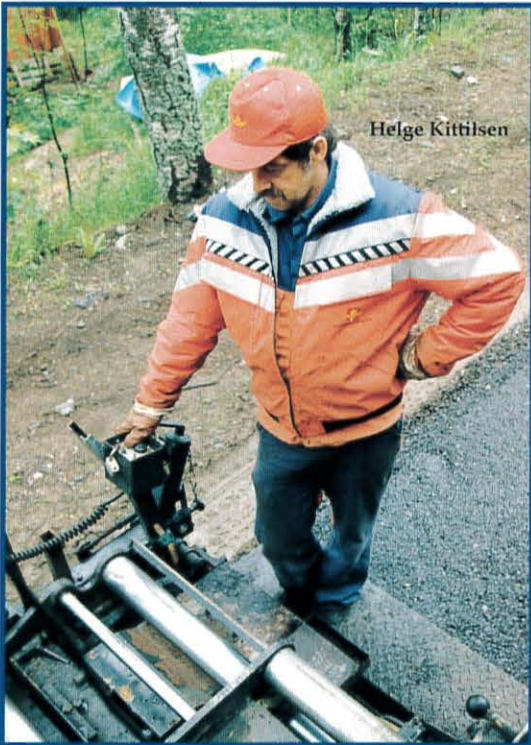
Blandeverket som brukes er tidligere bare brukt til produksjon av kalde masser. Etter et opphold på verkstedet på Solbergmoen framstår det nå som nytt og bedre med større muligheter. På verkstedet har de laget og montert rørene som leder dampen fra en dampgenerator til siloene.

Dampgeneratoren er leid inn fra Finland for sesongen. Her produseres damp i fire store kjeler med en temperatur på om lag 300 grader. Dampen ledes derfra gjennom rør til de to siloene på blandeverket, slik at stein- og grusmassene blir varmet opp før de blandes med bindemiddel og kommer ut som ferdig vegdekkemasse. – Mens vanlig asfalt varmes opp til 150-160 grader, ligger temperaturen for de halvvarme massene på cirka 70-80 grader, forklarer formann Odd Ivar Nord.

Vulkanutbrudd

– Den første uken hadde vi enkelte innkjøringsproblemer, forteller Odd Ivar Nord. – Spesielt gjaldt det når vi fylte den fineste grustypen opp i siloene. Massen ble for tett og resultatet ble en vulkanaktig utblåsning. Grovere masser er greiere, da slipper dampen lettere ut. Nå som vi vet at vi må begrense mengdene går det bra også med finere masser, avslutter han.

Grenseløs spesialproduksjon



Helge Kittilsen

legges ett lag, så begynner de på nytt med det andre. Deretter er det mulig at det skal legges et asfaltlag på toppen.

Selv om det regner går arbeidet på Gamlevegen sin gang. – Når vi legger fast dekke på grusveg er vi ikke så avhengige av været, forklarer Bjørn Melbye. – Skulle vi derimot lagt nytt dekke på gammel asfalt, ville vi vært avhengige av oppholdsvær slik at vi får limt fast den nye massen, forklarer han.

Seks mann fra Buskerud

– Vi er seks karer som arbeider her på denne vegen, forteller Torstein Bergaplass. Det er han som styrer masseutleggeren og passer på at lastebilsjåføren foran ikke fyller på for mye masse. Bjørn Melbye og Helge Kittilsen står bak og passer på at tykkelse og høyde på dekket blir korrekt. Bjørn Westby tar seg av komprimeringsvalsen. – I tillegg har vi med oss to sjåførere, Arild Fagerås og Edvard Rolid, som kjører masse hit fra blandeverket, forteller han.

Blander selv

Noen kilometer unna, på Berger i Akershus, finner vi ytterligere to Buskerud-karer. Toralf Modøl og Nils Mythe arbeider sammen med Kjell Smestad fra Statens vegvesen Akershus på blandeverket som produserer masse til vegen i Nittedal.

– Tidligere i sommer var asfaltknuseverket vårt her og knuste store megder gammel asfalt. Denne massen bruker vi i vår produksjon. Før den legges ut på vegen tilsetter vi om lag tre prosent binde-middel, som består av 60 prosent bitumen og 40 prosent vann, forklarer Toralf Modøl.

Samtidig som den ferdige massen lastes opp i bilene som kjører den til Nittedal, blir den veid og registrert. – Hjullasteren har innebygget vekt slik at vi til enhver tid vet hvor mye masse som kjøres ut. I tillegg har vi kontroll på bilens totalvekt, slik at vi ikke kjører med for tunge lass, forteller Nils Mythe, som sammen med Toralf Modøl fortsetter knuseverkjøkken i Østfold eller Hedmark når oppdraget i Akershus er unnagjort.



Farvel til grusvegen. Heretter kan trafikkantene på Fv 402 i Akershus glede seg over fast dekke.

TEKST OG FOTO:

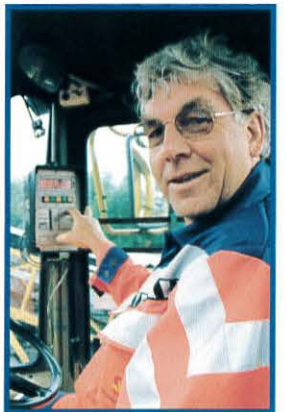
INGER LISE SAGMO



Torstein Bergaplass (sittende) og Bjørn Melbye legger ut det første dekke-laget. Bjørn Westby følger etter i komprimeringsvalsen.



Toralf Modøl gir blande-
verket en hjelpende hånd.



– Innebygd vekt i hjullaste-
ren gir oss nøyaktig oversikt
over hvor mye masse vi leg-
ger ut, forklarer Nils Mythe.

Gamlevegen i Nittedal skal i sommer framstå som ny og bedre med fast dekke. Borte blir humpene og hullene – 20 000 tonn masse skal legges ut på den gamle grusvegen. Om ikke Nittedal ligger i Akershus, sier du? Jo, det stemmer, men jobben utføres av Statens vegvesen Buskerud.

Sommeren er tiden for dekkelegging og hektisk vedlikeholds- og produksjonsarbeid på vegene. Mens storparten av dekkestyrken vår er å se på vegene omkring i Buskerud, trekker andre utover fylkesgrensene.

Lange dager

Arbeidsdagene er lange – fra sju om morgenen til halv seks om ettermiddagen. – Men det er like greit. Når vi bor i brakke eller på hotell langt hjemmefra er det begrenset hvor mye vi kan finne på om kveldene, mener Torstein Bergaplass. – Samtidig arbeider vi inn fredagen slik at det blir litt igjen av helga, sier formann Bjørn Melbye, som er ukependler fra Gol. Etter 18 år i Vegvesenet er han som mange andre blitt vant med til dels ubekveme arbeidssteder og -tider. Følelsen av at livsstilen og arbeidssituasjonen stadig blir mindre lønnsom er imidlertid økende. – Vi forsaker tross alt ganske mye når vi lever på denne måten, sier han.

Brukt asfalt

Utleggerlag 2 er stasjonert i Akershus der de skal legge fast dekke på en ni kilometer lang strekning på Fv 402. De tok fatt på jobben i begynnelsen av juni, og regner med å være ferdige etter om lag åtte ukers intensiv jobbing. Vegen er relativt lite trafikkert og derfor benyttes gjenbruksmasse, det vil si gammel asfalt som er knust og tilsatt litt ekstra bindemiddel. På den måten blir fornybare ressurser som pukk og bitumen tatt vare på. – Vi skal legge to lag med gjenbruksasfalt over hele strekningen, forteller Bjørn Melbye. Først

Jakter på «Vakre vegger»

Alle vegbyggere aspirerer til «Vakre vegers pris». For en veg skal ikke lenger bare være trafiksikker og effektiv. Med landskapsarkitektens inntog i Statens vegvesen har det også blitt en selvfølge at vegene vi bygger skal være vakre. Likevel blir det ikke alltid like pent. På Oslofjordforbindelsen prøver landskapsarkitekt Kirstine Laukli i Statens vegvesen Buskerud ut alternative metoder for vegetasjonsetablering.

TEKST: KJERSTI DANIELSEN
KIRSTINE LAUKLI

FOTO: KJERSTI DANIELSEN
PER A. PEDERSEN

Det er laget mange fine planer i Vegvesenet, og vi har plantet mye, forteller Kirstine Laukli, og mens noen anlegg har blitt akkurat så frodige som vi forutsa, ser vi altfor ofte anlegg med planter som slett ikke trives. Og det er det tristeste vi vet.

Det kan være mange årsaker til at beplantningen ikke utvikler seg slik planleggeren hadde tenkt. Dårlig jord, saltpåvirkning og annen forurensning eller selve plantens egenskaper kan ødelegge.

– Samtidig ser vi at det over tid blir grønt og frodig langs veger hvor vi ikke har plantet, forteller Laukli. Vegetasjonen har «vandret» naturlig inn og er tilpasset stedet. Den har derfor mye bedre mulighet for å utvikle seg til sunne og vakre planter.

Prøveprosjekt

Dette er utgangspunktet for prøveprosjektet på Oslofjordforbindelsen. Her skal det prøves ut nye metoder for etablering av vegetasjon langs veg. Arbeidet ledes av landskapsarkitekt Kirstine Laukli i samarbeid med konsulent Tanaquil Enzensberger. I tillegg har Institutt for plantefag ved Per Anker Pedersen (Norsk Landbrukshøgskole) vært med på å utforme opplegget. Jobben er satt ut på anbud, og Park & landskapspleie a.s. har fått oppdraget i samarbeid med Steen & Thorvaldsen Drammen a.s.

Behandling av topplag

Det kan ta tid før vegetasjonen etablerer seg på naturlig måte. Dette avhenger av forhold som jordtype, vanntilgang, drenering og oppbygging av vegskråninger. Vegetasjonsetablering kan enten skje fra frø og plantedeler i skråningenes overflatesjikt eller ved innvandring av frø fra omkringliggende områder.

– Hittil vet vi lite om hvor raskt og hvordan slik etablering skjer, sier Kirstine Laukli, men vi ønsker å legge forholdene til rette for en raskest mulig utvikling. En metode for rask naturlig vegetering, er å ta vare på jordas topplag. Slik jord inneholder frøreserver og plantedeler og må behandles med omtanke slik at det kan legges tilbake på vegskråningene.

– Et vanlig problem ved veganlegg er at løsmassene håndteres på en slik måte at jordstrukturen ødelegges, fortsetter Laukli, enten ved lagring i for store depoter eller ved kjøring på massene med tunge maskiner.

Langs Oslofjordforbindelsen er det et mål å unngå slik behandling av massene. Her skal massene lagres i linja foran vegen og legges tilbake på den ferdige vegskråningen før vegen bygges videre. I tillegg skal masser fra toppsjiktet deponeres i separate tanker. Disse massene, som inneholder frøreserver og plantedeler, skal så plasseres øverst når løsmassene legges tilbake. På denne måten håper landskapsarkitekt Laukli å legge forholdene til rette for en raskest mulig innvandring og etablering av vegetasjon.

– Men arbeidet er ikke helt problemfritt, innrømmer hun. Dette er helt nye rutiner og det er mange involverte, men det ser ut til at vi får gjennomført arbeidet i tilstrekkelig grad til å svare på om det fungerer.

Tilsåing med busker og trær (lignoser)

I tillegg til naturlig innvandring av vegetasjon, skal det sås til med frø av busker og trær som er samlet inn lokalt langs veglinja for å se om dette gir raskere etablering. Laukli forventer seg et noe blandet resultatet av dette, da denne metoden er lite kjent. Effekten av slik tilsåing vil senere bli sammenlignet med planting og naturlig vegetasjonsinnvandring.

Som utgangspunkt for planarbeidet er det gjort grundige registreringer av eksisterende forhold både i og langs vegtraséen. Dette ble gjort allerede før vegbyggingen startet. Jordforhold og vegetasjonstyper både i bunnsjikt og i busk- og tresjikt ble registrert. Ut fra dette er det laget to sett planer: Et sett for bunnvegetasjon og et sett for busk- og trevegetasjon.

Busk og trevegetasjon

– Det første vi gjorde, forteller Kirstine Laukli, var å lage skisser for hva slags vegetasjonsbilde vi ønsket langs veglinja. Idéen var at den nye vegetasjonen skulle harmonere med den registrerte omkringliggende vegetasjonen, samtidig som vi ønsket en komposisjon av ulike typer vegetasjon og å variere mellom åpne arealer og vegetasjonsarealer.

– Utifra dette bestemte vi oss for hvilke etableringsmetoder som skulle benyttes hvor. I krysomsråder, ved konstruksjoner, i kulturlandskap og andre steder hvor rask etablering er viktig valgte vi planting, enten av masse- eller skogplanter. Dette fordi usikkerheten om de andre metodene enda er for stor. Øvrige arealer er delt inn i

spris»



områder der vi kan ta oss tid til å se om vi får en naturlig innvandring av vegetasjon innen rimelig tid, og områder der vi i tillegg sår lignoser.

Bunnvegetasjon

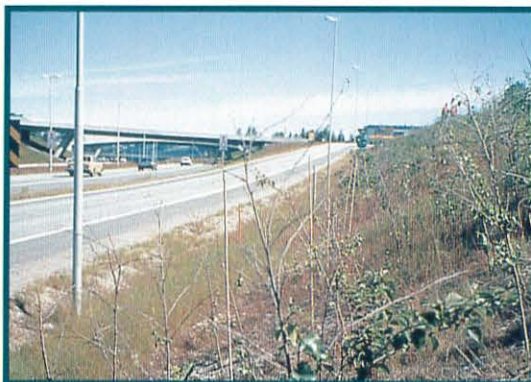
Standard grasfrøblanding av sauesvingel, rødsvingel, engkvein, hvitkløver, raigras og timotei blir stort sett brukt i tilknytning til veganlegg. Disse passer bra i kulturlandskap og bebygde områder, men kan framtre som fremmedelementer i skogen. Når plantene skiller seg fra skogens bunnvegetasjon i både form og farge, understreker den vegens inngrepsareal. Problemet er at det kan være vanskelig å få tak i frø av arter som er naturlige i skogens bunnsjikt.

– Derfor er naturlig innvandring av bunnvegetasjon å foretrekke, sier Laukli, og vi legger opp til dette der det antas å være nok frømateriale i jorda og ingen erosjonsproblemer. I andre områder foretas tilsåing.

Frøblandingene er satt sammen av arter som tåler skygge og varierende fuktighetsgrader, avhengig av om skogsområdet er mørkt og skyggefullt eller åpent og tørt. I jordbruksområder skal det sås til med standard frøblanding, mens en del tørre, åpne skråninger skal sås til med tørketålende grasslag og tørrengsurter.

Oppfølging, registrering og rapportering

Et problem med grøntanlegg langs veg, er at det fortsatt satses for lite på anleggene etter anleggsfasen, mener Kirstine Laukli. Det forutsettes at vegetasjonen skal være nærmest vedlikeholdsfri etter tre til fem år.



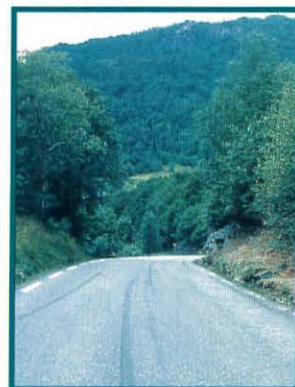
Kirstine Laukli vil lokke den naturlige vegetasjonen tilbake til vegkanten.

Masseplantefelt langs veg blir ofte ikke så frodig som planleggeren tenker seg....

– Ved naturlig vegetasjonsetablering håper vi å oppnå vegetasjon som i større grad enn på konvensjonelle anlegg kan oppfylle dette kriteriet, sier hun.

Det vil bli viktig å registrere hva som skjer de første årene. Kanskje må det følges opp med alternative tiltak eller gjødsling dersom tilveksten blir sparsom. Det kan også være at tett oppvekst av busker og trær må kontrolleres. Statens vegvesen Buskerud skal følge opp prosjektet i fem år etter åpning av vegen i år 2000.

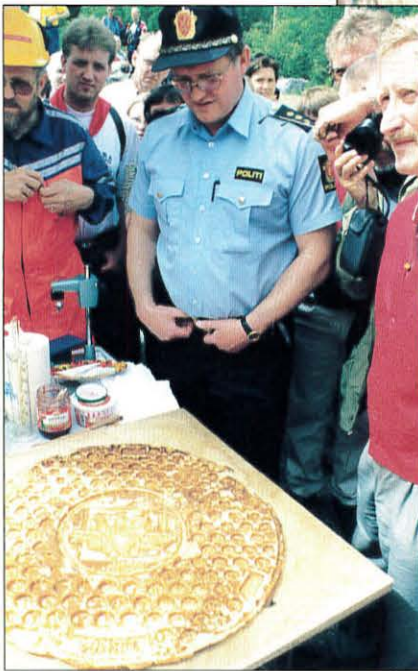
For at utprøvingene av nye metoder skal ha nytte utover dette anlegget, er det viktig å få registrert hva som skjer. Ved avslutning av prosjektet skal det utarbeides en rapport som oppsummerer de erfaringer som er gjort med naturlig vegetasjonsetablering på Rv 23, Oslofjordforbindelsen.



....mens naturlig innvandret vegetasjon ofte gir et langt bedre inntrykk.



Verdensrek



Lensmannsbetjent Jens Hoistad og oberst Trygve Fure (t.h.) konstaterer at rekorden er et faktum.



Statsråd Odd Einar Dørum og vegdirektor Olav Søfteland nyter en bit av av rekordvaffelen til kokken Tores store tilfredshet.

Mat er også kultur. Med en vaffel som målte 62,5 cm i diameter, produsert av Statens vegvesen Buskeruds vaffelverk, ble det satt en solid verdensrekord under kulturdagene på Vegmuseet på Hunderfossen. Denne enestående prestasjonen innen matlagingens edle kunster vil helt sikkert aspirere til en plass i Guinness' rekordbok. Det vil i hvert fall bli gjort forsøk på å komme i denne berømte boka.

Men kulturdagene bestod i mye mer enn vaffelsteking. Her ble det avdekket at det finnes mange skjulte talenter, med mange ulike spennende hobbyer, blant de tilsatte i Statens vegvesen Buskerud. En rekke malerier i olje og akvarell, trearbeider, frimerkesamling, fotos, tegninger, kniver, biler og motorsykler var av de gjenstandene deltakerne fra Buskerud viste fram.

Produksjonssjefens modelljernbane vakte enorm begeistring blant de besøkende av den yngre garde. Men også en del fedre trakk seg tilbake med beundring i blikket og inspirasjon til å starte med en ny hobby.

Også innen tonekulturen var vi sterkt representert. Trekkspillorkesteret «Kari og Kara» høstet vel fortjent applaus, likeså spel- og dansegruppa «Midtlivskrisa». Sangkoret «Lykken er bedre enn

forstanden», som var sammensatt av deltakere fra Telemark, Vestfold og Buskerud, ryktes vil få tilbud om platekontrakt med det nærmeste. Per Olssons klaverkonsert med verker av Vilhelm Peterson-Berger trollbandt mange tilhørere.

På det mer fint-tenkende plan, stilte vil også med deltakere. I bridge-turneringen sikret Finn Zachariassen og makker seg en flott 2. plass.

I tillegg til alle dem som stilte med sine hobbyarbeider, var en rekke besøkende fra Buskerud tilstede under arrangementet. Noe over 300 fra vårt fylke, yrkesaktive som pensjonister, ble beriket med Vegvesenkultur. Og ikke aller minst, samtlige ble de imponert over det mangfold som ble lagt for dagen på Vegmuseet disse alles første kulturdagene i Vegvesenets historie.

ord i kultur



Kåre Hansen ved sin dreiebenk.



Trekkspillorkesteret «Kari og Kara» i fint driv under innmarsjen.



Anita Hellum Persvik stilte ut sine vakre akvareller.



En stolt Knut Valvatne viser frem sin Mercedes 51-modell.



Buskerud sin stand under Kulturdagene.



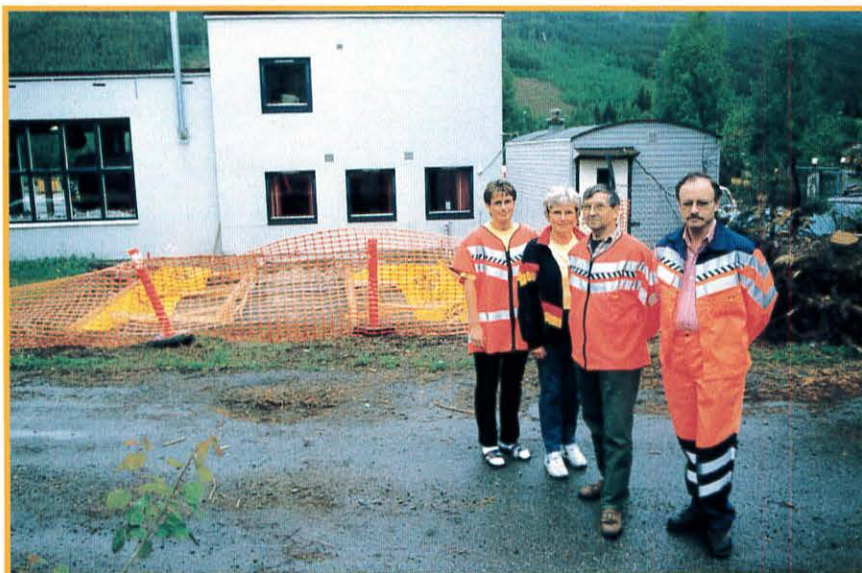
Miljøgate i bjørneland

Flå blir to attraksjoner rikere i 1998. Først kom det to unger i Vassfaret bjørnepark. Siden kommer det ny miljøgate (MPG) gjennom hele Flå sentrum.

I siste halvdel av august, sånn omtrent rundt skolestart til høsten, viser Flå sentrum fram sitt nye og vakre samferdselsansikt. Nye «storgata» langs Rv 7 har i løpet av det siste året fått en skikkelig ansiktsløftning til om lag 17 millioner kroner.

– Den nye miljøprioriterte gjennomkjøringen i Flå som det heter på fagspråket omfatter ny, tosidig gang- og sykkelveg, ny kantstein langs hele traséen på vel 850 meter, rundkjøring i sørenden av Flå, utvidet gang- og sykkel-undergang, nye forstøtningmurer, omfattende beplantning, busslommer og leskur, lysmaster og armatur, forteller prosjektleder Odd Nygård. Det er det lokale entreprenørfirmaet Dokken som har utført jobben for Statens vegvesen Buskerud.

Ny MPG i Flå ser bra ut nå et par måneder før åpning, mener vegkontorets Helge Dahl (f.h.), Trond Bille, Odd Nygård (prosjektleder) og Reidar Stavv. (Foto: Kjell Wold)



Hallingdal vegstasjon

Mer plass i august

Distriktsleder Per Bjerkeli og hans tilsatte ved Hallingdal vegstasjon på Gol gleder seg til brakkeriggen er på plass i august og gir mer rom i de trangbodne og ikke alt for godt ventilerte lokalene på Glitre industriområde.

Gol og Hallingdal står også for tur til ny veg- og trafikkstasjon og samlokalisering av de to virksomhetene like etter århundreskiftet når Kongsberg er i land med sitt byggeprosjekt på Gomsrud.

Trafikkstasjonen på Gol holder til i leide lokaler noen får hundre meter unna. I løpet av 2–4 år håper Vegvesen-virksomheten i Hallingdal å flytte under samme tak.

– Vi gleder oss til mer plass her på Hallingdal vegstasjon på Gol til høsten, sier Per Bjerkeli, Tor Røysgård, Wenche Medgård og Unn Dymbe. (Foto: Kjell Wold)

V i får vel 100 kvm mer plass å rutte med. Først og fremst flere og større kontorlokaler pluss nytt spiserom som flyttes og gjør dagens «matsal» om til kontorer, forteller Per Bjerkeli. Etter planen skal brakkene være på plass i månedskiftet juli/ august. Da regner de med vel 14 dagers arbeid før kontorene kan åpnes for bruk. Det jobber vel 30–35 personer ved Hallingdal vegstasjon som holder til i egne lokaler og på egen tomt like utenfor Gol sentrum.

Fotballaget i VM-form

Det ble ingen Vegcup i fotball i år, men Statens vegvesen Buskeruds fotballentusiaster lot seg ikke knekke av den grunn. I bedriftscupen for Drammen og omegn måtte laget dessverre se seg utslått allerede i mai, men i serien ser alt lovende ut så langt. 20-0-seier over Lyche er blant merittene på forsommeren.

Sesongens tredje seriekamp ble spilt 11. juni, og motstander var Liertoppen kjøpesenter. I god Norge – Marokko-stil ble det en knallstart på Vegvesen-guttene, men i motsetning til våre nasjonalhelter holdt våre helter stand mye lengre. Første omgang var preget av til tider svært elegant spill, og pauseresultatet var 5-2 i vår favør.

Ut i andre omgang begynte det å tære litt på både det ene og det andre, men det var likevel aldri tvil om hvem som var det beste laget. Etter 2x30 minutter ble det Vegvesenseier med 7-4. Trond Bille toppet dagens scoringsliste med hele fire nettkjenninger, mens Per Olav Laukli og Karl Arne Hollingsholm kvitterte med henholdsvis to og ett mål.

Suksessen fortsatte under årets Telenor-cup i Horten 13. og 14. juni, der resultatet etter fem spilte kamper ble en flott tredjeplass.

Fortsetter sesongen på denne måten kan kanskje et opprykk være innen rekkevidde. Fjorårets tabelltreer ligger i alle fall på toppen av tabellen etter denne knallåpningen i serien. Så da er det bare å holde seg skadefrie, gutter!



Vi taper aldri! Dette laget banket Liertoppen kjøpesenter med hele 7-4. Bak fra venstre: Per Olav Laukli, Karl Arne Hollingsholm, Haakon Kulberg og Kjetil Haugen. Foran: Hans Richardsen, Svein Skeide, Trond Bille og Svein Werner Sundquist (innleid fra SCC Abel Engh).

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO
KJELL WOLD

Grete Waitz og Holmenkollen

Også i år deltok spreke damer fra Statens vegvesen Buskerud i Grete Waitz-løpet. De 15–20 deltakerne kunne glede seg både over fint vær og god stemning lørdag den 2. mai. Helgen etter, søndag den 10. mai, stilte hele to lag i Holmenkollstafetten.

Herrelaget, med deltakere stort sett fra Drammensområdet, brukte 68 minutter og 48 sekunder og endte som nummer 341 av 482 lag. Mix-laget fra Oslofjordforbindelsen brukte noe lengre tid, 76 minutter og 44 sekunder, og ble nummer 264 av 407 lag.

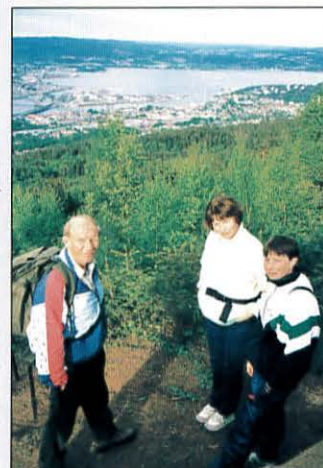
Fjell-friskuser

Torsdag 7. mai dro ti forventningsfulle skiløpere til Finse for årets «Hviteste eventyr.» Neste morgen snødde det og blåste kuling i vindkastene, da vi la i veg mot Krækkja, forteller Sæming Alvim. På det verste var sikten nede i 50 meter. Det beit i kjakene, men merkepinnene stod og viste veg. På ettermiddagen ga snøværet seg, og da vi inntok vår fortjente aperitif før Krækkja, skinte sola. Det var godt med dusj, god middag og sosialt samvær etter de strabasene. Neste dag hang vimplene rett ned og sola skinte. Dette ble en dag slik vi ønsket. Noen i shorts, andre fristet fram en blek overkropp også. Vi var godt fornøyde da vi kom oss over til Ustevann på dårlig overvannsis og kunne sette oss i bilen hjem. Noen skulle lade opp til Holmenkollstafetten dagen etter.

«Skau»-traversere

Fire friske fyrer og fyrstinner la rett før pinse i veg inn i skauen og opp i åsen mot Drammens tak på Haukåsen 349 meter over havet. Tirsdag ettermiddag, rett fra jobb dro milsluker Sæming Alvim noen av oss andre håpefulle Vegvesen-slitere ut på tur. Starten gikk fra sletta etter restene av gamle, ærverdige Drafnkollen og rett opp Austad skog. Første stopp var Hellashytta og Skolterudsletta med første rast og saft, brus, pølser og sjokolade.

Og så sulten har ikke Annbjørg vært på lenge. Sæmings pølsepakke ble tømt på rekordtid. Neste etappe gikk gjennom vakert, småkupert terreng vestover mot kveldens høydepunkt i dobbelt forstand, Haukåsen. Og hvilken utsikt!



Sæming Alvim (f.v.) sammen med Annbjørg Lien og Anne Tønder.

NEDERLAND

50 år med senketunneler

Flatt som en pannekake, like folketett som trafikk tett, gjenomsiret av kanaler, sjøer og elver. Uten fjell både over og under bakken. Nederland er ideelt for senketunneler i betong. Landet er fullt av dem og fikk sin første for over 50 år siden.

Nederland er ikke lenger bare landet med vindmøller, tulipaner, ost og tresko. Det er også landet med de mange elvekryssinger under bakken. En av de fremste ekspertene på slike tunneler i Nederland og Europa er Delta Marine Consultants. Som datterselskap av det multinasjonale selskapet HBG (Holland Betong Group) med forgreninger både til England, Tyskland, Belgia og Eire, hol-

der Delta Marine Consultants (DMC) til i ostebyen Gouda, 3-4 mil sør for Amsterdam.

DMC har konstruert senketunneler i betong siden 1960-årene, prosjektert og bygget (gjennom sesterselskapet HBW) mange titalls senketunneler både i Europa, USA og Asia.

På en befaring i Nederland nylig fikk folk fra Vegkontorets prosjektgruppe for E 18 gjennom Drammen, Drammen kommune og konsulentfirmaet Grøner se selskapets arbeid med senketunneler, ferdigbygde tunneler og tunnelanlegg under bygging i Rotterdam-området. Omviser og guide var Chris Hakkaart fra DMC.

TEKST: KJELL WOLD

FOTO: KJELL WOLD
OG DMC

Cato Solberg (under) filmer dokken der senketunnelene bygges før diket åpnes og tunnelene trekkes ut i elven.



«Nyttig og utfordrende»

– Nyttig og effektivt, lærerikt og tankevekkende. Det sier utbyggingsjef Svein Olav Thorvik og prosjektleder Kåre Fjeldstad (bilde over t.h.) etter to dagers studietur.

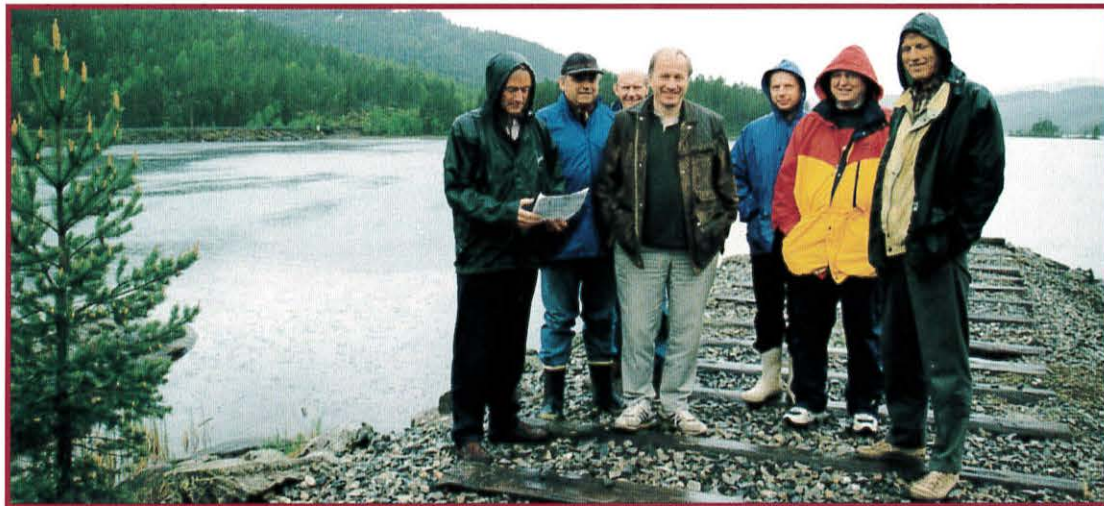
Men de er mer forsiktige med å relatere erfaringene fra senketunnelbygging i Nederland til forholdene i Drammen og den konkrete debatten om E 18-kryssing av Drammenselva. Chris Hakkaart fra DMC var i Drammen to uker før vårt besøk for å se på E 18-problematikken. Han bekrefter norske konsulents vurdering av at senketunneler i Drammen er fullt

mulig, men han stiller samtidig spørsmålstegn ved vanskelighetsgraden av å legge senketunneler i områder innimellom allerede eksisterende bruer. Utenfor Holmen har han mindre betenkeligheter med en senketunnel selv om dybden her gir en spesiell utfordring.

– Fullt mulig å bygge i Drammen, ja, men stor usikkerhet rundt kostnadene på grunn av vanskelig gjennomføring, sa Hakkaart diplomatisk.



Sokna-Ørgenvika under lupen



I kaldt og øsende juni-regn dro vegsjef med lederfølge nylig til skogs mellom Sokna og Ørgenvika for å kikke på en ny snarveg til Hallingdal.

Når konsekvensutredningen nå skal ut på tre måneders høring anbefaler vegsjefen en tredelt kombiløsning:

- Gjennom Sokna sentrum som MPG (Miljøprioritert gjennomkjøring)
- Tunnel gjennom Blystadkollen (nordlig rute)
- Nord for Langevann og Breivann til tunnel ved Haverstingen.

– Ideen om snarvegen gjennom tyttbærskogene i Sokna mot Krøderen stammer fra før krigen, sier vegkontorets prosjektleder, overingeniør Sæming Alvim. De første reelle planer kom på 70-tallet, men ble lagt på is. Nå på 90-tallet har en bompengefinansiert snarveg fått ny aktualitet. Den foreslåtte traséen er vel 16,5 km fra Sokna sentrum til Ørgenvika ved Krøderen nord for Noresund

– Den korter inn vegen til Hallingdal med vel 20 km eller vel 20 minutters reisetid, forteller

Sæming Alvim. Lokalt har diskusjonen om de forskjellige traséene gjennom Sokna og forbi vannene ikke hatt så høy temperatur.

Trasédiskusjonen har hatt tre hovedelement: Gjennom Sokna sentrum eller ikke, gjennom Blystadkollen eller rundt og fra Langevannoset, Sør (langs jernbanen) eller nord for Langevann og Breivann.

– Men debatten har i langt større grad enn trasévalg dreid seg om «for eller imot» den nye vegen i det hele tatt, forteller Sæming Alvim. Dagens anbefalte trasé for den nye vegen er kostnadsberegnet til omlag 325 millioner kroner, inkludert MPG i Sokna og en 2,6 km lang tunnel fra Haverstingen ut til Ørgenvika. Beregnet byggetid vel tre år.

Første mulighet for penger og eventuell realisering av Sokna-Ørgenvika er fra 2001. Beregnet nedbetalingstid for bompengeprojektet vel 15 år.

Sprek ledergruppe på skogtur i Sokna under kyndig veiledning av prosjektleder Sæming Alvim. Ellers ser vi vegsjef Trygve Rognan, stabsjef Gerhard Hjelbak, utbyggingsjef Svein Olav Thorvik, administrasjonssjef Hans Jan Haakonsen, trafikksjef Sigurd Olsen og produksjonssjef Tore Braaten alle like blide og gjennomvåte.

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

Sigurd «Jordsalfar»

Sigurd Olsen har vært på sin første signingsferd til Ringerike. På Halvoda Svartes hjemtrakter avla den nye trafikksjefen Ringerike veg- og trafikkstasjon sitt første besøk nå i juni.

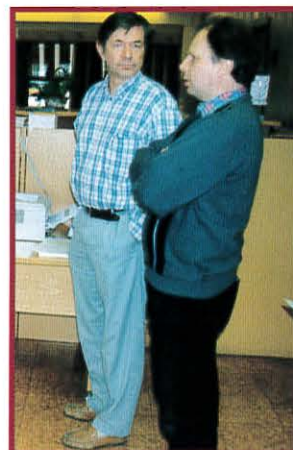
Som ny sjef bør jeg komme meg ut å besøke alle stasjonene i Buskerud så snart som mulig og gjøre det til en fast årlig rutine, ja kanskje oftere enn det også, forteller Sigurd Olsen i det han ønskes velkommen av distriktsleder Per Kr. Rotherud på Hensmoen.

– Vi setter pris på at sjefen kommer ut og besøker oss. At det blir mer enn en enkelt høflighetsvissitt i året har vi heller ikke noe imot, smiler Rotherud lunt. Han tror jevnliges sjefsbesøk er sunt både for motivasjonen og arbeidsmiljøet til de som jobber på «utestasjonene». – Det har ikke vært slike faste besøksrutiner før fra ledelsens

side som Sigurd nå legger opp til. Det synes vi er bra, sier Rotherud.

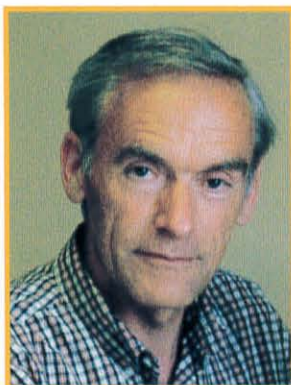
For at slike rutinemessige stasjonsbesøk skal bli en fast rutine og ikke bare skippertak lover jeg å plote inn nye besøk alt på årsplanen for 1999 alt nå i høst. Sier Sigurd Olsen og lover at resten av fylkets stasjoner skal bli besøkt utover høsten.

Ringerike veg- og trafikkstasjon har holdt til på Hensmoen litt norvest for Hønefoss siden 1985. I trivelige og lyse lokaler holder 23 Vegvesen-tilsatte hus. Lokalitetene er bra selv om vi mangler litt kontorplass og møterom, sier Per Kr. Rotherud, før han tar med Sigurd «Jordsalfar» på en første hilserunde.



Sigurd Olsen i samtale med Per Kr. Rotherud ved Ringerike veg- og trafikkstasjon. (Foto: Kjell Wold)

«Etikk-debatt gjelder alle»



Gerhard Hjelbak

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

– En løpende debatt om etikk og en vedvarende interesse for etiske spørsmål på vår arbeidsplass og om vårt arbeid burde egentlig være en selvfølge, som over alt ellers både i arbeidsliv og samfunnsliv. Men er det slik her hos oss?

Med utgangspunkt i etikk-spørsmål nedfelt både i Statens vegvesen Buskeruds bok «I tjeneste for samfunnet» fra 1995 og vår «Etisk veileder» fra 1996 ønsker stabsjef Gerhard Hjelbak med dette å invitere til en nødvendig debatt om etikk og verdier på vår arbeidsplass om vårt arbeid i Statens vegvesen Buskerud.

– Etiske normer og retningslinjer for hva som er rett og galt er vel noe som alle mennesker får med seg fra morsmelken og oppveksten. Men det må utvikles, læres og erfares i praktisk handling og daglige situasjoner videre opp gjennom hele livet, sier Hjelbak. Og stiller de tre vesentlige spørsmålene alle Vegvesen-tilsatte må stille seg i sin jobbsituasjon hver dag: Hva er lovlig, hva er rimelig og hva er riktig?

– Regjeringens verdikommisjon er nok resultat av et samfunn som kanskje er inne i en utvikling mot en ny jappetid. Etikk på vår arbeidsplass gjelder ganske enkelt våre holdninger til den jobb vi gjør og hvordan vi best og riktigst kan tjene det samfunn og det publikum vi er satt til å betjene. Hvordan forvalter vi samfunnets midler overfor vårt publikum? Og hvordan gjennomfører etiske holdninger vårt daglige virke? spør stabsjefen engasjert.

Vegvesenet forvalter et stort regelverk, mye penger og dermed også stor makt. – Det som har kjennetegnet vår etat er grundighet og tillit. Men vi har ingen garanti for at en gryende jappebølge ikke kan få enkelte utvekster også hos oss. Det bør vi være oppmerksomme på og passe oss for. Kravene til vårt arbeid og effektivitet øker.

Spesialisering og effektivisering krever mer delegering av makt og myndighet. det gir den enkelte tilsatte både økte muligheter, men også større utfordringer. Det å benytte og bruke denne makt i små og store daglige gjøremål må ikke utnyttes og misbrukes til egen fordel på samfunnets og fellesskapets bekostning.

Gerhard Hjelbak understreker at ledere i Vegvesenet ikke har andre rettigheter enn andre. – Jeg ser en tendens til enda strengere krav til ledere og tilsatte i offentlige etater enn i det private. Folk flest er mye mer opptatt av kostnadsprekk og problemer i Romeriksporten enn tilsvarende problemer i for eksempel oljesektoren. Det er kanskje forståelig for det er folks penger vi i det offentlige disponerer og forvalter. Og de reagerer sterkt når de ser at offentlige tilsatte misbraker arbeidstiden.

Hjelbak mener også at den enkelte tilsatte i Vegvesenet uansett hvor i systemet han eller hun arbeider må være klar over at det som kan være lurt og smart for den enkelte her og nå ikke nødvendigvis er bra for etaten som helhet og i det lange løp.

– Ingen er født med godt omdømme. Det må gradvis læres, erfares og dokumenteres gjennom praktisk handling og virke, sier Hjelbak. Vegvesenet er en dynamisk arbeidsplass. Vi har vår hensikt og visjon, men mangler kanskje en bedrifts-filosofi som tar opp i seg de økende krav til oppmerksomhet mot våre kunder og til medarbeidernes kunnskapsmessige utvikling. – Dette trenger vi mer debatt og frimodig høyttenkning om. Tar dere invitten?



Kjøkkenet

Siden mars i år har de over 60 personene som har Drammen veg- og trafikkstasjon på Lierstranda som arbeidsplass og oppmøtested kunnet glede seg over kantinetilbud. Mens kjøkkenet tidligere stort sett er blitt benyttet til kaffekoking, serveres nå lekre saker to dager i uka. Kjøkkensjef er 19 år gamle Rita Kristin Langli.

Etter endt dag skal kjøkkenet ryddes. Da er det godt å ha oppvaskmaskin, synes Rita.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

«Må akseptere uenighet»

– Det er fint og nødvendig med debatt om etikk på arbeidsplassen. Et dilemma for oss på grunnplanet kan ofte være kravet om lojalitet overfor ledelse og etat, og ønske og plikten om å si fra når vi var uenige.

Det sier Per Gunnar Veltun i en kommentar til stabsjef Hjelbaks invitt til etikkdebatt i Vegvesenet. – Det er riktig å fokusere på at statstilsattes makt ikke må utnyttes til egen fordel og at samfunnets ressurser ikke misbrukes. Vi i det offentlige er mer utsatte enn andre, underordnet like mye som ledere.

Per Gunnar Veltun mener etikk-debatten like mye bør rettes innover mot vår virksomhet og relasjoner på arbeidsplassen som forholdet til publikum. – Ja, vi jobber vel i en dynamisk bedrift, men det er ikke bare positivt og enkelt. Det setter hver og en av oss under press. De siste års store og små omorganiseringer har skapt en god del uro, frustrasjoner og usikkerhet. Det er ikke til å stikke under en stol. Problemer og konflikter i forbindelse med for eksempel omorganisering bør komme mye bedre fram, ikke feies under teppet eller undertrykkes på annen måte.

Veltun har stor sans for mye av innholdet både i boken «I tjeneste for samfunnet» og «Etisk veileder». – På side 37 under kapittel 8 i «I tjeneste for samfunnet» om intern kommunikasjon heter det blant annet «alle medarbeidere skal få den informasjon de trenger for å utføre et godt arbeid, bevare trivsel og motivasjon og føle ansvar for etatens felles resultater». Får vi denne informasjonen godt nok og ofte nok? spør Veltun.

– For at hver enkelt Vegvesen-ansatt skal føle at det vi driver med også er «min greie» og ikke utvikle en «gi blaffen»-mentalitet må informasjonen være tilgjengelig, god og riktig. For å være det må den være åpen og ærlig. Bare da inngir den tillit. Og tillit er hovedessensen i en god debatt om etikk. For å få en god etikk-debatt må vi også tåle ulike

meninger. Uenighet er også en viktig del i en dynamisk bedrift.

– Vegvesenet har formulert en visjon og hensikt. Hva synes du om den? – Vakker og grei talemåte. Men en viktig del av bedriftsfilosofien er også personalpolitikken. Er vi bevisst nok på det? – Det ligger vel i svaret at du mener nei? – Ja, jeg mener blant annet at det er mange eksempler på at den enkelte medarbeider blitt tatt for lite på alvor.

Per Gunnar Veltuns yndlingskapittel i boken «I tjeneste for samfunnet» er kapittel 7, side 33. «Vi løfter i flokk» om samarbeid, utvikling og lojalitet. – Det er alles ansvar å løfte i flokk. Sammen får vi til mer enn hver for oss. Men lojaliteten gjelder alle, både ledelse og tilsatte. Etterlyser vi debatt må vi også tåle ulike meninger. Å løfte i flokk betyr ikke at alle må tenke likt eller mene det samme om alle ting. Det er misforstått lojalitet og mislykket dynamikk.

Problemet i en meningsutveksling der ulike synspunkter fremmes er hvem som bestemmer hva som er riktig og galt. – Her har jeg dårlige erfaringer fra tid til annen. Det kan være opportunt å si fra, eller å si imot. Men ikke så populært hvis du senere får svi for det på en eller annen måte. Har vi mot til å støtte også de som mener noe annet enn oss, eller noe annet enn ledelsen? Ledere må også tåle kritikk, det må de rett og slett forvente, ja, være mye flinkere til å invitere til.

– Har vi mistet den nødvendige takhøyden i etaten etter de siste års omorganiseringer og økende krav til effektivitet? Er vi redde for å ta konflikter? Dysser vi det heller ned enn å ta utfordringene saklig uenighet burde være? spør Per Gunnar Veltun.



Per Gunnar Veltun.

TEKST: KJELL WOLD

FOTO: WILLY BAKKEN

sjef på Lierstranda

Rita er autist og elev ved Ressurscenter for autisme som er tilknyttet Lier videregående skole. Hun har vanskelig for å snakke, men kjøkkenkunstene kan ingen klage på. Sammen med en eller to medarbeidere fra ressurscenteret sørger hun for at de tilsatte på Lierstranda blant annet kan glede seg over vaffellunch på mandager. På fredager serverer hun salat sammen med rundstykker som hun selv har bakt på skolen dagen før.

– Rita kan dessverre ikke si så mye selv, men det virker som om hun trives godt her, forteller Wenche Syvertsen fra Lier videregående skole. – Oppgavene her på veg- og trafikkstasjonen er fin og nødvendig arbeidstrening, sier hun.

Valgte å prøve

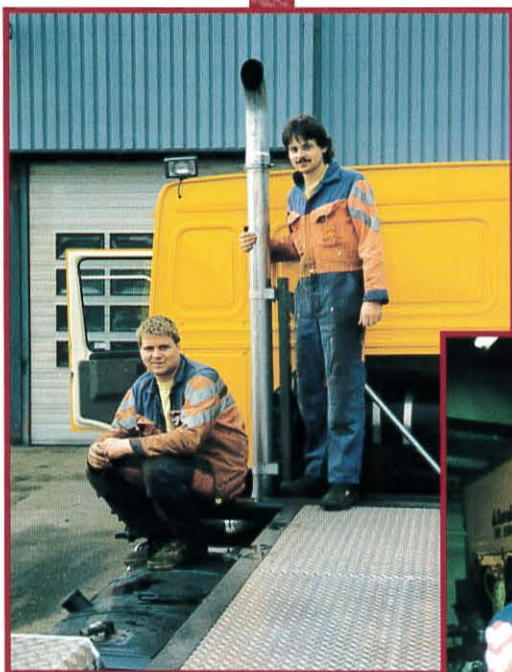
– Vi fikk en henvendelse fra skolen der de lurte på om vi hadde anledning til å hjelpe Rita med en

arbeidstreningsplass. Vi syntes idéen var svært god, og valgte å gjøre et forsøk, forteller distriktsleder Odd Grette. Det har ingen angret på i ettertid. De tilsatte er tilfreds med tilbudet og synes det er flott med et alternativ til den daglige matpakken.

Vil vite mer

Odd Grette forteller at de har gjennomført en spørreundersøkelse blant de tilsatte for å få et inntrykk av hvordan ordningen fungerer.

– Alle svarene var positive, og svært mange ga i tillegg uttrykk for at de gjerne ville vite mer om hva autisme er, forteller han, og regner med at Ressurscenteret sørger for at også informasjonsbehovet og ikke bare magene på Lierstranda blir mettet.



Vegard Tokerud og Hans Olav Løn med lappekanonen på Solberg vegstasjon.



Knallfin lappekanon

To av Petter Smart'ene ved Solberg vegstasjon, ungguttene Vegard Tokerud og Hans Olav Løn, bygde i vinter og vår om en Volvo FL 10 lastebil og en lappekanon. Med det mest moderne tekniske utstyr gjør en mann i dag den samme jobben 2-3 personer før gjorde når stygge hull og sprekker i veggen skal tettes.

Lappekanonen er den maskinen vi bruker til å lappe hull og sprekker i asfalten på fylkets vegnett, forteller reparatør Vegard Tokerud. – Det spesielle med den nye rammen og lappekanonen er den særdeles avanserte hydraulikken for å styre asfalt-lapperen, forteller Hans Olav Løn. Hydraulikken koster alene mer enn 100.000 kroner. Løn og Tokerud har brukt omlag to og en halv måned på ombyggingsjobben.

Den nyombygde lastebilen fra vegstasjonen på Solbergmoen i Nedre Eiker går ute på riks- og fylkesveger i Buskerud hele sommeren. – Den enmannsbetjente bilen og jobben gjøres i dag mye sikrere, bedre og raskere enn da jobben måtte gjøres manuelt av to-tre mann, forteller produksjonssjef Tore Braaten. Spesialbilen er en automatgiret lastebil utstyrt med hjullaster-girkasse.

Lappekanonen skal ikke bare brukes på vegene i Buskerud i sommer, men også leies ut til nabo-fylker over hele Østlandet. Lappemaskinen og lastebilen (95-modell) er bygd opp etter det nye maskindirektivet og er kontrollert, målt, veid og godkjent både av Volvo og Vegvesenet, forteller de nevenyttige reparatørene ved Solberg vegstasjon.

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD



Grønnere i Rosenkrantzgata

Når sommeren er over skal nærmere 4 000 busker være på plass langs støyskjermene i Rosenkrantzgata (E 134) i Drammen. Anleggsgartner Njål Standal fra Drammen veg- og trafikkstasjon sørger for at det blir litt triveligere å være trafikant i og nabo til hovedfartsåren på vestsiden av byen.

Statens vegvesen Buskerud startet arbeidet med støyskjermene i Rosenkrantzgata i 1995. Selve skjermene, som delvis er produsert på Solbergmoen, er ferdige. Nå er det kronen på verket som skal plasseres, i form av litt asfaltering og beplantning.

800 planter ble satt ned i fjor, og i begynnelsen av juni var ytterligere 1 000 stykker på plass. – Det er plantet en del rognspirea blant annet langs vegene i Oslo-området. Det ser ut til å ha gått bra, så den er ganske hardfør, forteller Njål Standal. Og det bør den være – for det er tøft å være både plante og menneske i Rosenkrantzgata.

Det er ikke få rognspirear som skal plantes langs Rosenkrantzgata i Drammen. Anleggsgartner Njål Standal og «assisterende gartner» Kåre Hansen har fortsatt et par tusen planter igjen... (Foto: Inger Lise Sagmo)

Nye sykkelregler fra 1. mai:

Sykkel i veien

– Hei! Kjenner du til trafikkreglene for sykling? Mange svarte nei da politiet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen Buskerud stilte spørsmålet til forbigående syklister og fotgjengere på bybrua i Drammen i begynnelsen av juni. Den lokale markeringen var ledd i en landsomfattende kampanje, Sykkel i veien, som har til hensikt å gjøre de nye sykkelreglene som trådte i kraft 1. mai i år bedre kjent.

Interessen for sykkelregler generelt var stor blant syklister og fotgjengerne i Drammen. De forbigående berettet ivrig om livsfarlig råsykling, håpløse fotgjengere, hensynsløse bilførere og vanvittige rundkjøringer. Det er ingen tvil – sykling engasjerer!

Hva er nytt?

– Det som er nytt er at syklisten i større grad skal vike for biler, for eksempel når syklisten forlater fortau og gang- og sykkelveg, forteller overingeniør og Statens vegvesen Buskeruds sykkelguru, Bjørn Dietrichs. – Andre nyheter er blant annet at syklende skal passere gående i tilnærmet gangfart, både på fortau og gang- og sykkelveg. Sykling på fortau er fortsatt tillatt, men det må skje helt og holdent på fotgjengernes premisser, forteller Bjørn Dietrichs. Det som tidligere ble kalt sykkelbane kalles nå sykkelfelt, og skal nå skiltes og merkes med sykkelsymbol. – Bortsett fra dette er ikke endringene i sykkelreglene så veldig store. Minst like viktig er det å få fram hvilke regler som faktisk gjelder, sier Bjørn Dietrichs.

Tøff nok – til å ta hensyn

Ved markeringen i Drammen ble blant annet brosjyren Sykkel i veien delt ut. Terrensyklisten Gunn Rita Dahle er gjennomgangsfur, og brosjyren inneholder en oversikt over de viktigste bestemmelsene i sykkelreglene. Gunn Rita Dahle framstilles som en tøff syklist i konkurransesituasjon, mens hun som vanlig syklist er tøff nok – til å ta hensyn.

Kampanjen fortsetter

I Buskerud har vi sendt ut brosjyren Sykkel i veien til samtlige femteklassinger. Dette klassetrinnet ble valgt fordi de fleste skolene har ti-års aldersgrense for å få lov til å sykle til skolen. Høstens nye femteklassinger vil også få brosjyren. Sykkel i veien er ellers sendt til samtlige kommuner, trafikkskoler, lensmenn og politistasjoner i fylket, i tillegg til at den er tilgjengelig på våre trafikkstasjoner og på vegkontoret.

Kampanjen Sykkel i veien er et samarbeid mellom Trygg Trafikk, politiet, Syklistenes Landsforbund, KLP Forsikring og Statens vegvesen. Startskuddet gikk fra sentralt hold samtidig som de nye reglene trådte i kraft. Planer om å gi ut et eget informasjonshefte med råd og tips om sykkelutstyr, trafikkregler og sykkelhold foreligger allerede, og neste sommer kan du lese om sykkelreglene på TINES melkekartong.



Brosjyren får du på Vegvesenets trafikkstasjoner og hos Politiet.



Dette bør du vite

- Som generell regel gjelder at når du som syklist forlater fortau eller gang- og sykkelveg har du vikeplikt for all annen trafikk.
- Anvisninger gitt ved trafikkskilt og offentlig trafikkskilt eller oppmerking gjelder foran trafikkreglene.
- Dersom du skal krysse vegen i et gangfelt bør du gå av sykkelen. Det er lov å sykle over, men da har du ingen rettigheter overfor bilistene.
- Det er lov å sykle på fortau – men det må skje på fotgjengernes premisser.
- Dersom du sykler i sykkelfelt i kjørebane må du sykle i kjøreretningen. Det er ikke lov å sykle i sykkelfeltet på venstre side av vegen.
- Bilende skal vike for syklende i rundkjøring
- Bilende skal vike for syklende i sykkelfelt i forkjørsregulerte gater
- Det er forbudt å kjøre bil eller stanse i sykkelfelt.
- Det er forbudt å kjøre bil eller parkere på gang- og sykkelveg
- Fører av motorkjøretøy har et objektivt ansvar og har plikt til å unngå ulykker.

Mange stoppet og slo av en prat om sykling da Statens vegvesen (Bjørn Dietrichs, i oransje vest), Trygg Trafikk (Monica Bolander, i gul vest) og politiet informerte om nye sykkelregler på bybrua i Drammen.

GUNDERSEN GEIR HOLM
STRØMSKOGEN 48

3030 DRAMMEN

C

Returadresse:
Statens vegvesen
Buskerud vegkontor
Pb. 2265 Strømsø
3003 Drammen

Kulturskatter

Ivar Åsen skreiv:

*«Lat oss ikkje forfedrane gløyme
under alt som me venda og snu
dei gav oss ein arv til å gjøyme
– han er større enn mange vil tru»*

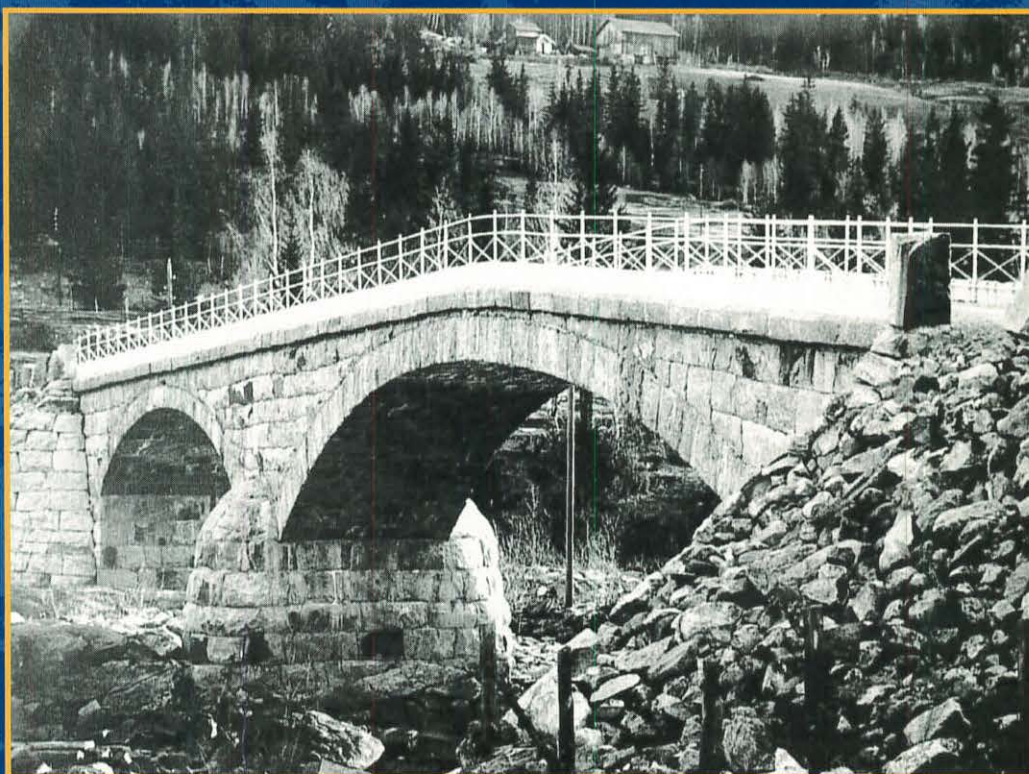
Ja, hvilke kulturskatter ligger det ikke i våre gamle murarbeider?

Tenker vi egentlig over hvilket arbeidsslit som ligger bak disse praktfulle byggverk? For å forme disse steinene måtte det til både håndbor, feisel, blekk, kiler, slegge, pigget og dobbeltsett med mye mer.

Geithus bru bygget i 1909. Brua har spennvidde på 90 meter og kjørebredde på fire meter.

Tekst:

Oskar Gjestemoen



*Torpo bru bygget i 1914.
Brua har to spenn og er
tilsammen 52,5 meter
lang. Kjørebredde var
fire meter.*