



**Statens vegvesen**  
Buskerud

# **Brobyggeren**

Nr. 1 - mars 1999 / 29.årgang



Går i dybden på  
fotgjengerulykker  
Side 4 - 5

Fylkets flotteste utsikt  
Side 6

Kongebesøk  
Side 8 - 9



*Omstilling og tilpasning av hele virksomheten i Statens vegvesen blir en viktig oppgave i 1999.*

## OMSTILLING og plassering



**Tore Braaten**  
produksjonssjef

Etatsprosjektet er under etablering. For ikke å tape tid er prosessen nå i gang for produksjonsvirksomhetens vedkommende.

Lokalt i Buskerud har trafikkavdelingen kommet lengst - mens produksjonsavdelingen har avventet sentrale avklaringer av plattform for omstilling og tilpasning. Gjennom sentral møtebok av 26. oktober 1998 og Vegdirektørens brev datert 22. januar 1999, er denne på plass. Den videre prosessen blir tilrettelagt av produksjonsavdelingen i Vegdirektoratet - og med stramme tidsfrister. Innhentning av regnskapsdata og statistikk pågår. Analyse og gjennomgang av virksomheten skal skje i løpet av mars måned. Innen 1. juli skal vi vite "hvor vi skal".

Utviklingen i budsjettammer, omlegging av avtalene for drift og vedlikehold til rendyrkede funksjonsavtaler samt utsetting av en del drift- og vedlikeholdsoppgaver i konkurranse peker i retning av at vi må tilpasse virksomheten vår gjennom en reduksjon på omlag 20 % - og med de omstillingstiltak som dette vil utløse.

Etter omorganiseringen i 1995 har vi skritt for skritt forbedret oss mht. effektivitet og konkurransevne selv om vi innen enkeltområder har kommet ulike langt. Men vi har med oss en tung "ryggsekk" når virksomheten vår skal måles og sammenlignes med andre. Høye indirekte kostnader, høye faste kostnader og høye kostnader til administrasjon forsterker omstillingsbehovet.

Målet er at alle sider av vår virksomhet skal være effektiv og konkurransedyktig sammenlignet med hva det ellers vil være mulig å kjøpe disse tjenestene for i et fungerende entreprenørmarked.

Dersom vi lykkes vil vi fortsatt kunne opprettholde betydelige andeler av arbeidsoppgavene våre. Hvis ikke vil vi over tid måtte bygge virksomheten vår ned. Vi må derfor se på organisering og lokalisering av virksomheten vår, ressursbruk (maskiner, biler, bygg, ledelse og mannskap) og måten vi utfører oppgavene på.

Vi kan derfor komme til å stå overfor store forandringer innenfor alle sider av vår virksomhet. Dette vil stille store krav til alle medarbeidere.

Det er viktig å understreke at prosessen for omstilling og tilpasning ikke skal medføre at noen vil bli sagt opp fra sin stilling i Statens vegvesen. Vi kan imidlertid ikke se bort fra at noen kan få nye utfordringer i en annen funksjon enn den de har nå. Samarbeid med nabofylker vil kunne bli mere omfattende enn til nå og innen nye områder. Vi må være åpne for nye oppgaver - og akseptere at andre tar over oppgaver vi utfører når helheten tilsier det.

Midt oppe i prosessen må vi ikke tape av syne at produksjonsavdelingen fortsatt skal være vegsjefens produksjonsenhet. Vi skal delta aktivt i utviklingen av Statens vegvesen som en profesjonell byggherre. Vi skal være et korrektiv til entreprenørmarkedet. Vi skal ta vare på etatens behov for beredskap og vi skal være aktive innen FOU. Vi skal være forbillidlige innen HMS og personellbehandling.

Informasjon blir viktig, men er vanskelig. Selv om vi har forsøkt å gi så god og direkte informasjon som mulig, har vi sett at det lett oppstår rykter og usikkerhet. En slik omstillingssituasjon stiller store krav til alle, både til de som gir informasjon og de som er mottakere. Informasjon må bringes videre uten å legge til eller trekke fra. "Silt" informasjon gir lett grobunn for rykter og spekulasjoner. Dette tilsier at alle må få samme informasjon, og helst så samtidig som mulig. Tidsfristene for den prosessen vi nå kommer til å gjennomføre blir knappe. Vi vil derfor bruke Kråkeposten flittig. Ledere og tillitsvalgte har et særlig ansvar for at alle får informasjon og for at spørsmål får sine svar. Samtidig må vi sikre bredest mulig medvirkning og debatt omkring omstillings- og tilpasningsarbeidet.

Våren kommer til å by på spennende utfordringer. De skal vi møte sammen. Lykke til !

### 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

### Layout

Jorunn Ebbestad Brun

### Repro og trykk

Drammen Grafisk a.s

### Forsidefoto

Inger Lise Sagmo

### Opplag

1 600 eksemplarer





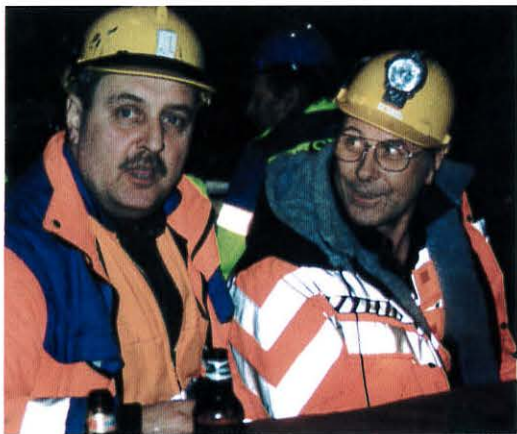
Vegsjef Trygve Rognan fikk æren av å fyre av gjennomslagssalven

Bare så det er sagt: Det blir bare ett tunnel-løp under Oslofjorden i første omgang. De som måtte ha spekulert på om SRGs tunnel-drivere fra Akershus-siden og Buskerud-siden kom til å møtes - om resultatet ville bli to tunneler til prisen av en - kan slå fra seg den tanken med en gang. Gjennomslaget i Oslofjordtunnelen torsdag 4. februar var intet annet enn en knallsuksess.

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: KJERSTI DANIELSEN/INGER LISE SAGMO

**D**ette var en skikkelig innertier! SRGs driftsleder, Jo Strømholt, hadde nemlig ingenting å utsette på konturen i tunnelen da gjennomslaget var et faktum. For et utrent øye var det i alle fall umulig å se noen tegn på feilberegning der de to tunneløpene som er blitt sprengt fra Måna i Frogn og fra Storsand i Hurum ble koblet sammen.



Ole Resell, SRGs formann på Måna-siden, og Ole Fromreide, Vegvesenets byggeleder, så ut til å trives bra på gjennomslagsfesten.

## Cognac på røysa

Drammensrallarene var hyrt inn for å sette publikum i stemning til gjennomslagsfeiring. Trass i lydproblemer ante vi etter hvert en viss atmosfære, men skikkelig bergmannsstemning ble det ikke før byggeleder Ole Fromreides "Varsku her! Fyr her!" gjal-

# Innertier under Oslofjorden

let i tunnelen - påfulgt av en real smell og en skikkelig trøkk da vegsjef Trygve Rognan fyrte av den historiske salven. Da røyken noen minutter senere hadde lagt seg, kunne over 200 vitner konstatere at de siste seks meterne med fjell lå igjen som ei diger steinrøys. Mens de fleste var samlet på Buskerudsiden av gjennomslaget, ventet blant annet Akershus' vegsjef, Stein Fykken, sammen med tunneldriverne på Akershus-siden. Etter gjennomslaget kom de krabbende over røysa. Der kunne de gratulere hverandre med vel utført jobb, og i tråd med tradisjonen ble det skålt i edle dråper.



Oslofjordforbindelsens prosjektmedarbeidere koste seg på røysa. I forgrunnen (f.v.) Kjell Nymark, Nils Morten Beitnes, Lise Backer og Ingvar Tyssekvam.

## Stas med gjennomslag

Prosjektleder Eirik Øvstedal var en av mange som smilte bredt denne dagen. Selv om han har vært med på 20-25 gjennomslag før, var dette gjennomslaget litt spesielt. Oslofjordtunnelen er den nittende undersjøiske tunnelen han er med på å bygge, men det er første gang han er prosjektleder. Tatt i betraktning at Oslofjordtunnelen også blir den nittende undersjøiske tunnelen som tas i bruk her i Norge, har han en imponerende statistikk.

- Gjennomslagsmarkeringen er mest stas, mye artigere enn selve vegåpningen. Dette er dagen for de som har gjort jobben, så en tydelig fornøyd Eirik Øvstedal.

## Under danskebåten

Etter seremonien på røysa, var det klart for fest. På langbordene hadde SRGs kokker dekket på med spekemat og korrekt tilbehør, og stemningen ble bedre og bedre etter hvert som tiden gikk. De skulle bare visst, Scandinavian Seaways' København-farere, at da danskebåten stille gled ut Drøbaksundet, var stemningen under fjorden allerede mye bedre enn om bord på Queen of Scandinavia!





# Går i dybden på fotgjengerulykker

*Hva var årsaken til ulykken? Spørsmålet stilles av mange i etterkant av ethvert trafikk-uhell, uansett alvorlighetsgrad. Ofte hører vi forklaringer som at det var dårlige føreforhold, en bil kom over i feil kjørebane eller at en person løp ut i veien. Ja vel, tenker vi, så det var årsaken, og så slår vi oss til ro med det.*

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: CHRISTIAN STRAND/INGER LISE SAGMO

”I Buskerud settes søkelyset på fotgjengerulykker i 1999 ”

**S**å enkelt er det selvfølgelig ikke. I januar i år rykket en nyopprettet ulykkesanalysegruppe i Statens vegvesen Buskerud ut på sitt første oppdrag. Gruppens oppgave er å gå fotgjengerulykker nærmere etter i sømmene, for å finne ut hvorfor ulykker faktisk skjer.

## Går i dybden

Dybdeanalyser er stikkordet for arbeidet som i første omgang skal pågå i 1999. Etter at en ulykke har skjedd er målet å finne ut hvorfor føreren og fotgjengeren handlet slik de gjorde. - Tidligere har vi bistått politiet med å finne en syndebukk, og så har vi vært ferdige med saken. Nå ønsker vi å få fram alle relevante opplysninger om hva som kan ha forårsaket ulykken, sier en av gruppens tre medlemmer, Reidar Andersen.

En nyopprettet ulykkesanalysegruppe i Statens vegvesen Buskerud skal rykke ut på alle fotgjengerulykker i Drammen politidistrikt, det vil si kommunene Drammen, Nedre Eiker, Lier, Røyken og Hurum, i 1999.

Statens vegvesen arbeider med dybdeanalyser av flere typer ulykker. Buskerud skal konsentrere seg om fotgjengerulykker. Vår nabo Vestfold tar for seg MC-ulykker. I Sør-Trøndelag er sykkelulykker tema, mens alvorlige møte- og utforkjøringsulykker på E 6 analyseres i Hedmark. Pr. i dag foretas det dybdeanalyser av forskjellige ulykkestyper i ni fylker.

## Skal forebygge

Mens politiet skal oppklare og plassere skyld, er Vegvesenets oppgave å forebygge - å forhindre at tilsvarende ulykker skjer igjen. Ulykkesanalysegruppen i Statens vegvesen Buskerud består derfor av personer med ulik faglig bakgrunn: Reidar Andersen, Drammen veg- og trafikkstasjon, har kompetanse både på kjøretøytekniske forhold og trafikantatferd. Per Ole Wanvik har erfaring fra ulykkesanalyser og har kompetanse på veg- og trafikkforhold, mens Kirsti Huserbråten er trafikkavdelingens nytilsatte atferdsviter.

## Avverge menneskelige feil

- I over 90 % av trafikkulykkene er menneskelige feil en hovedårsak, sier Per Ole Wanvik. Et mål er derfor er å lage løsninger som gjør at trafikantene ikke gjør feil. Der- som en person blir påkjørt i et gangfelt, blir dette registrert som en menneskelig feil, selv om for eksempel sikthindringer og lysforhold kan ha påvirket situasjonen i stor grad. Det er blant annet slike faktorer analysegruppen skal lete etter. - Vi skal se på ulykken og hendelsesforløpet i et videre perspektiv, forklarer Kirsti Huserbråten. - Vi må stille de gode spørsmålene og se på sammenhengen i ulykkesbildet. Målet er å øke våre kunnskaper om hvilke forhold som er med på å forårsake en ulykke, sier hun. Gruppen ønsker derfor ikke bare å se på de veg- og kjøretøytekniske forholdene, men også å





Reidar Andersen, Per Ole Wanvik og Kirsti Huserbråten skal rykke ut på alle fotgjengerulykker i Drammen politidistrikt.

trekke inn de involverte personene i størst mulig grad. Både fører og fotgjenger vil bli forespurt om å bidra med opplysninger om hva som skjedde. Målet er å få svar på flere og andre spørsmål enn de politiet stiller.

## Mer kunnskap gir bedre praksis

For hver ulykke blir all informasjon samlet i en rapport. Gruppen oppsummerer og drar konklusjoner om årsaksfaktorer og hvordan ulykken kunne vært unngått. I noen tilfeller vil det bli foreslått konkrete utbedringstiltak for å hindre at det skjer flere ulykker på stedet. - Men det viktigste med gruppens arbeid er i første omgang å få mere kunnskap om ulykkesårsaker, sier Per Ole Wanvik. - I neste omgang skal denne kunnskapen omsettes i bedre veg- og trafikkplaner, bedre veganlegg, bedre vegvedlikehold, bedre føreropplæring og bedre trafikantferd. Lavere ulykkesrisiko for fotgjengere kan oppnås gjennom bevisstgjøring om risikofaktorer og eventuelt endring av rutiner, praksis og regler, forklarer han.

Ved slutten av året vil ulykkesanalysegruppen skrive en samlerapport med konklusjoner og anbefalinger. Rapporten vil være basert på dybdeanalyser av alle inntrufne fotgjengerulykker, og den vil også støtte seg til statistisk materiale fra Vegdatabanken og litteratur om risiko for fotgjengerulykker. - Siden Buskerud er det eneste fylket som dette året fordyper seg i fotgjengerulykker, håper vi at ny kunnskap også kan komme til nytte i andre fylker, avslutter Per Ole Wanvik.



Gangbrua på Sollihøgda er endelig tatt i bruk. Nå kan alle som benytter seg av det flotte turterrenget i området lett krysse E 16 uten å måtte vokte seg for store og små kjøretøy - eller ta av seg skiene for den del.

**B**rua består av to bærende limtredragere, og selve dekket på gangbrua er av plank. Trematerialene står godt til Sollihøgda Tursenters brune trefasade. Mange vil vel imidlertid stille spørsmål ved hvor flatterende det høye og kraftige stålrekkverket er. - Nei, dette er ikke særlig vakkert, mener byggeleder Svein Sønju. - Brua og det dominerende rekkverket blir liggende midt i synsranden slik at den stenger for den flotte utsikten man har når man kommer kjørende østfra, sier han. Årsaken til at rekkverket er så høyt, er at brua også skal fungere som ski-bru om vinteren. Blir det liggende en halvmeter snø på brua, må nødvendigvis rekkverket være høyt for at skiløperne skal kunne ferdes trygt.

## Gang- og skibru på plass

Brua har tidligere stått på Løkketangen i Bærum. I 1994 fikk Hole kommune brua fra Bærum kommune, og Vegvesenet gikk med på en avtale om å sette den opp. De totale kostnadene for den 55 meter lange brua er kommet på om lag 1,7 millioner kroner. Av dette skal Hole kommune betale 400 000 kroner.

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO



Brua er satt opp av produksjonsavdelingens faggruppe bru. F.v. Morten Bjørkseth, Reidar Gulbrandsen, Nils Bergerud, Svein Erik Martinsen, byggeleder Svein Sønju, Bo Steen og Odåbjørn Slevikmoen.



- Er det ikke vakkert?  
spør Helge Dahl og  
viser kjempeutsikten  
fra den nye raste-  
plassen som skal  
bygges på Skaret i  
Hole når bom-  
stasjonen på E 16  
legges ned til høsten



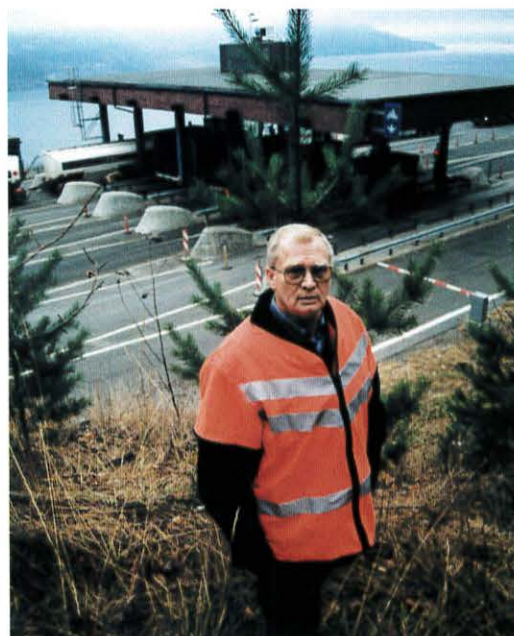
Om halvannet år kan du parkere bilen på en ny rasteplass på E 16 ved Skaret i Hole, og derfra nyte naturen ved Tyrifjorden og halvvegs Buskerud fra fylkets flotteste utsikt. Det skjer fordi bomstasjonen skal rives til høsten og europavegen gjen-skapes til vanlig standard.

Vegen må legges om over en strekning på snau 500 meter her hvor bommen og servicebyggene står i dag, forteller prosjektleder Helge Dahl. Statens vegvesen har beregnet at det vil koste omlag fire millioner kroner å rive bomstasjonen. Like mye vil det koste å legge om vegen og bygge en ny rasteplass på vestsiden av vegen ut mot Tyrifjorden.

- Bommen stenges til høsten. Da starter vi også å rive både selve bommen og servicebygget. Vegen skal så bygges om før vi til slutt anlegger den nye rasteplassen. Den vil trolig kunne åpnes høsten år 2000, tror Helge Dahl.

I tillegg til riving av bomanlegget og ombyggingen av vegen på selve bomstedet, må det gjøres en omfattende omskiltning over lengre strekninger på begge sider av E 16. - Rasteplassen blir av enkel standard med toalett, benker og mindre beplantning. Det skal etter planen ikke settes opp noen kiosk eller annet utsalgsted ved rasteplassen, sier Helge Dahl.

E 16 forbi Skaret blir en trefelts veg med krabbefelt sørøst-over i retning Oslo. Selve rasteplassen vil det ta vel ett års tid å bygge. Utsikten og rasteplassen blir også skjermet mot E 16-trafikken med en støyvoll.



TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

### 38 millioner biler på 12 år

Når E 16-bomstasjonen på Skaret stenger til høsten vil mer enn 38 millioner biler ha passert utsiktspunktet i Hole siden bommen ble åpnet 6. april 1987. I 1987 var trafikken gjennom bommen 2 070 968 biler. Første hele året 1988 var trafikken 2 819 225 biler. Siden har trafikken økt jevnt og trutt til 3,2 millioner i 1997 og 3 335 801 bilpasseringer i 1998. Det siste er en økning på 3,6% i forhold til året før. Inntektene fra bomstasjonen har økt fra 11,2 millioner i 1987 via 15,5 millioner første hele år i 1988 til 40,8 millioner kroner i fjor. Samlet sett har Skaret-bommen ved årskiftet 1998/1999 gitt en samlet inntekt på vel 363 millioner kroner. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på E 16 ved Skaret ble i fjor målt til 9 139 biler.



# Høyt henger de.... men sure er de ikke

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

*I vinter har Audun Ekra og Rune Høgseth fra brukjengen gjort utbedrings- og forsterkningsarbeider på Skotselv bru i Øvre Eiker.*

Ved innmelding fra en oppsynsmann i fjor høst ble det oppdaget at den 168 meter lange stålbrua fra 1928 vibrerte. Etter inspeksjon ble det påvist at brua var påført mindre slitasjeskader på betongunderlaget. I løpet av noen timer ble betongunderlaget erstattet med et underlag av stål festet til tverrbærere av stål.

Trafikken måtte stenges noen få timer og dette ble på vanlig måte kunngjort i lokalpressen. Overingeniør Bjørn Tollef Swang bistod de to reparatørene under arbeidet som ble ferdig etter programmet senere samme dagen uten uhell eller komplikasjoner av noen art.



*Trygt plassert på et hengestillas kan Bjørn Tollef Swang (t.v.) og Audun Ekra sørge for at betongskadene på brua i Øvre Eiker blir utbedret.*



*Høyt oppunder Skotselv bru henger reparatører fra Statens vegvesen Buskerud.*

Noen dager går selvsagt også med til å forberede et slik reparasjonsarbeid på ei bru. I dette tilfellet måtte det monteres opp et hengestillas under brua.

- Det ser kanskje litt nifst ut med en slik arbeidsplass oppunder ei bru høyt over vannspeilet, men jeg kan forsikre om at det skjer på en trygg og god måte, forteller Bjørn Tollef Swang smilende og uten høydeskrekk.



- Vi liker alle at sjefen interesserer seg for hva vi driver med, sa vegdirektør Olav Søfteland da han ønsket H.M. Kong Harald velkommen til Oslofjordforbindelsens prosjektkontor på Verpen. - Og det står det til og med i Arbeidsmiljøloven, fortsatte vegdirektøren med et smil, og ble møtt med kongelig latter fra første rad.



# på Oslofjo

TEKST: KJERSTI DANIELSEN

FOTO: KJERSTI DANIELSEN/INGER LISE SAGMO

**D**et var ikke få hjul H.M. Kong Harald satte i gang da han rettet en forespørsel til Vegdirektoratet om å få en befaring på riksveg 23 Oslofjordforbindelsen. Etter hektisk møtevirksomhet rundt alt fra farge på servietter og Kongens skostørrelse, til hvem som skulle hilse først og sist og hvorfor det, var alt klappet og klart etter alle protokollens regler. Torsdag 14. januar kunne derfor vegdirektør Olav Søfteland for første gang ønske Norges konge velkommen til et veganlegg *under produksjon*.

## Uoffisielt besøk

Til tross for at dette skulle være et uoffisielt besøk, stod et helt følge med VIP'er fra to fylker og tre kommuner samt Vegvesenets egne representanter klare til å ta imot H.M. Kongen. En buss med over 30 fotografer og reportere ventet også langs Kongens kjøretur.

Sammen med VIP-følget fikk H.M. Kong Harald en omfattende befaring med tre stopp på Buskerudsiden og ett i Akershus. Nede i fjordtunnelen ble det stopp både ved Drøbakstuffen, der det stod igjen rundt 170

meter før gjennomslag mot Måna i Frogn, og ved den etter hvert så berømte "frysestuffen". Det ble også tid til en orientering på prosjektkontoret og lunsj sammen med de tilsatte.

H.M. Kong Harald har jo som kjent en spesiell forkjærlighet for båt og sjøliv, og han lot ikke sjansen gå

fra seg ombord i ferja mellom Storsand og Drøbak, men tok en kjapp tur opp på broen for å hilse på skipper Larsen til stor glede for pressen som fikk noen ekstra bilder.

Medias skytten nytter det definitivt ikke å være når jobbeskrivelsen din er Konge av Norge. Kongen var til tider utsatt for et formidabelt blitsregn fra et massivt pressekorps, men lot seg ikke affisere av alle kamerarene.

## Lunsj på Verpen

Stemningen på prosjektkontoret på Verpen utenfor Sætre var nok litt annerledes enn på en vanlig arbeidsdag. Det er tross alt ikke hver dag man spiser lunsj med Kong Harald. De tilsatte tok det likevel med stoisisk ro.

- Nei, dette er en del av jobben vår, så dette tar vi på strak arm, sier HMS-ansvarlig på prosjektet, Kjell Nymark.

- Det er jo en avveksling fra normalen, og det er alltid moro. Det så ut som om Kongen trivdes også, fortsetter han, de spøkte og lo i alle fall oppe ved "kongeboardet".

Alle skulle ha sitt. H.M. Kong Harald omringet av pressefolk nede i Oslofjordtunnelen.



Sammen med H.M. Kong Harald: Trygve Rognan, vegdirektør i Akershus, og Fyksen, vegsjef i Akershus.



# Royal flush

## rdforbindelsen



- I dag smiler vi trill rundt! En svært fornøyd utbyggingssjef Svein Olav Thorvik (t.h) sammen med prosjektleder Eirik Øvstedal (t.v) og stabskoordinator på prosjektet, Arne Gunnar Sem.

At Kongen hadde en trivelig dag ble be-  
kreftet av ass. kabinettsekretær Knut Brak-  
stad: - Joda, han koser seg nå, fortalte Brak-  
stad da byggeleder Ole Fromreide ga Kongen  
en orientering ved frysestuffen i fjord-  
tunnelen. - Han er glad i å møte folk og slå  
av en prat.

### - Større enn jeg trodde

I likhet med de aller fleste ble Kongen  
overrasket over størrelsen på prosjektet.  
- Det er jo stort sett fjordtunnelen man hø-  
rer om, sa han.

På spørsmå-  
l om hvor-  
for han ønsket  
å besøke pro-  
sjektet svarte  
Kongen at han  
hadde fulgt  
debatten om  
hva slags for-  
bindelse som  
skulle bygges  
over fjorden. -  
Det er jo moro  
å få se hva det  
ble, når det  
først ble noe, sa  
han, og ga ut-  
trykk for at  
han var impon-  
nert.

- Dette tror  
jeg blir veldig  
bra, sa han,

men lo da pressen spurte hva tunnelen be-  
tydde for ham personlig.

- Ingenting, smilte en opplagt Kong Ha-  
rald, som ikke kunne si i hvilken grad han  
kom til å benytte Oslofjorbindelsen selv.  
- Det kommer jo ann på hvor jeg kommer fra.

En snarvei hjem til  
Skaugum vil det utvil-  
somt bli for kongefa-  
milien dersom de f.eks.  
kommer fra sommer-  
boligen Bloksberg på  
Hankø. Hele 20 min-  
utter vil man spare fra  
Drøbak til Asker ved å  
velge riksveg 23, og da  
er kø igjennom Oslo  
ikke iberegnet.

Nervøs for å dra  
ned 130 meter under  
havflaten var han ikke  
i det hele tatt. - Nei, nei,  
jeg finnes ikke klaustrofobisk, heldigvis sa  
Kongen

### Siste stopp Frogntunnelen

Kongen avsluttet besøket med en stopp  
i Frogntunnelen i Akershus og en kjøretur på  
E6 så han kunne se hvor Vassumtunnelen  
munner ut, og riksveg 23 kobles på E6. Og  
mens Hans Majestet forsvant opp E6 i ret-  
ning Oslo, sjokket vi andre hjem, utslitte av  
alt ståheien og glade for at det hele var over,  
med kun én tanke i hodet: Jeg er glad jeg  
ikke er konge, jeg!



130 meter under havflaten,  
men kongen bekymret seg ikke.  
-Jeg finnes ikke klaustrofobisk,  
forsikret han. Byggeleder Ole  
Fromeide helt foran til høyre.



til venstre: Vegsjef i Buskerud  
Olav Sjøteland og Stein



# Stål i ben og armer

35,5 meter lang, 3,5 meter bred og 16,9 tonn tung. Den nye gangbrua over Lierelva ved enden av Husebysletta ble trygt heist på plass 15. februar.

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

En sammensveiset gjeng fra Solberg vegstasjon bygde stålbrua med aluminiumsdekke på et snaut halvår. Planleggingen startet på Solbergmoen i fjor sommer, selve arbeidet tok til i fjor høst. I perioden september-november ble tre deler på hver 12 meter stål fagverk gangbru sveiset ferdig. Siden ble de tre brudelene fraktet til en diger verkstedhall vi leide på Holmen i Drammen. Her har brudelene blitt sveiset sammen i vinter til ett stykk gangbru.

Første del (12 meter) av gangbrua ble sveiset sammen på Solberg vegstasjon av Jostein Stenberg (t.v) og Ola Brennhovd i fjor høst.

Marie Kristin Lillegård med kolleger sveiser sammen de tre brudelene til ei gangbru på Holmen.



Brua er snart ferdig, mangler bare aluminiumsdekke.



15. februar 1999, på plass over Lierelva ved enden av Husebysletta.



Mandag 15. februar i år var den store dagen kommet. Brua skulle heises pent opp på en diger bil og fraktes de fire-fem kilometrene ut til Lierkroa. Med blinkende lys og politieskorte ble Statens vegvesens første egenproduserte og helsveisede gangbru fraktet trygt ut til enden av Husebysletta. Selve transporten tok bare drøye 25 minutter. Med to mobilkraner ble brua heist på plass og finjustert. Selv rundkjøringene på Holmen, Brakerøya og Amtmannsvingen og passeringen under jernbanebrua på Holmen gikk som smurt. Til våren kan den flotte gangbrua tas i bruk.

- En slitsom og krevende, men veldig interessant jobb, sa sveiser Marie Kristin Lillegård etter at jobben var gjort. Sammen på sveiselaget har hun hatt Jostein Stenberg, Ola Brennhovd og Eivind Johansen under kyndig veiledning av verkstedleder Dag Aarsland. - Bra bru, var produksjonssjef Tore Braatens treffende attest. Han fulgte også spent og nysgjerrig med under flyttelasset.



Det var et klart og tydelig  
"Varsku her!"  
som runget i fjellveggen  
på Brakerøya for første  
gang onsdag 3. februar.  
56 kilo sprengstoff senere,  
og oppstart på Bragernes-  
tunnelen var et faktum.

## Første **SMELL** på Bragernestunnelen

TEKST OG FOTO:  
KJERSTI DANIELSEN

I løpet av februar ble det sprengt ut 10-15 meter fjell for å støpe overgangen mellom fjelltunnelen og betongkulverten som snart står ferdig. Entreprenør Strøm Gundersen Byggtjenester as ligger helt i rute og deres del av arbeidet skal stå ferdig 22. mai. Sprenging av resten av fjelltunnelen tar til i mai. Denne entreprisen er ute på anbud med anbudfrist 8. mars.

Hele Parsell Bragernes er 3,5 kilometer lang, og selve fjelltunnelen er rundt 2,3 kilometer. Vegstrekningen skal lede trafikken utenom Drammen sentrum og skal etter planen åpne for trafikk sommeren 2002.

Et vellykket smell kan byggeleder Åvar Heggenhaugen (t.v.) og kontrollingeniør Nils Gunnar Røhrsveen på Parsell Bragernes, konstatere.

### Øvrig arbeid på Brakerøya

Som en del av arbeidet på Brakerøya er Hofgaardsgate rustet opp med nye fortau, gatestein og gatelys. Entreprisen på overflatearbeidene, dvs. reetableringen av park- og torgområdet over betongkulverten på Brakerøya, er ute på anbud med anbudfrist 7. april. Prosjektet kan melde om stor interesse for jobben. Overflatearbeidene skal være avsluttet i løpet av 1999.





# Vegvesenet på lærlingejakt

I år som i fjor deltok Statens vegvesen på den store jobb- og utdanningsmessen på Sjølyst. Sammen med Vegdirektoratet og vegkontorene i Akershus, Hedmark, Oppland og Østfold, var det først og fremst som lærlingebedrift Statens vegvesen Buskerud ønsket å presentere seg.

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

**M**ange ble nok overrasket over å høre at Vegvesenet kan tilby lærlingeplasser innen hele 20 forskjellige fag. - Statens vegvesen er en stor og viktig lærebedrift. Vi har bruk for flere fagutdanna arbeidstakere, spesielt i anleggsbransjen. Dette er dessverre en utdanningsretning det er liten interesse for nå, sier personalrådgiver Lars Geir Mortensen.

Vegvesenets stand var godt besøkt. Noe av æren for det må nok tillegges konkurransen der hovedpremien var en sykkel. Svare-

ne var å finne i brosjyremateriell og på utstillingsveggene. Men for all del, mange var interessert i Vegvesenet som lærlingebedrift og arbeidsplass.

- I kontrakten mellom vegsjefen og vegdirektøren er ett av målene at vi skal ha et lærlingeantall som tilsvarer 2,5 prosent av etatens arbeidstakere i utdriften, dvs. fem lærlinger. Pr. i dag har vi fire lærlinger, sier Lars Geir Mortensen, som har et godt håp om å nå målet i år.

Buskeruds bemanning på standen hadde god faglig spredning. Lars Geir Mortensen var personalseksjonens representant og fra Drammen veg- og trafikkstasjon deltok inspektør Leif Rune Blokkhus. Verkstedleder på Solbergmoen, Dag Aarsland, har jobbet med lærlingetemaet i en gruppe i Vegdirektoratet. Ole Morten Sivertsen har tidligere vært lærling ved Hallingdal veg- og trafikkstasjon, men jobber nå som bilmekaniker. Fra Vegdirektoratets Organisasjonsavdeling deltok Olav Beier.

Tre av fem som bemannet Vegvesenets stand: (f.v.) Lars Geir Mortensen, Olav Beier (Vegdirektoratet) og Ole Morten Sivertsen.

TEKST: INGER LISE SAGMO  
FOTO: KJERSTI DANIELSEN



## Kråkeprisen

Produksjonssjef Tore Braaten ante nokså raskt at det var han som var dagens hovedperson da informasjonsleder Kjell Wold og vegsjef Trygve Rognan etter tur grep mikrofonen i lunsjpausen i kantina på vegkontoret. Onsdag 17. februar ble Kråkeprisen for 1998 delt ut.

**Å**rets vinner har gjennom hele fjoråret profilert Statens vegvesen Buskerud på en nøktern og fin måte gjennom en rekke intervjuer og utspill i media, både i forhold til veg- og føreforhold, trafikk og ulykker, leste Trygve Rognan fra juryens innstilling. - Han har svart godt både på ris og ros og vært aktiv, engasjert og initiativrik både overfor publikum og media, fortsatte vegsjefen, - og fra mange hold roses Tore Braaten for god kontakt, åpenhet og konstruktive tilbakemeldinger.

Det var med andre ord en verdig Kråkeprisvinner som fikk de synlige bevis, diplom og en tinn-tomling med etatsmerke på, overrakt av vegsjefen. Noe vinneren etter alt å dømme satte stor pris på. - Det er svært moro å motta en så eksklusiv pris. Det viser at man har fått til noe man har vært bevisst på. Både internt og eksternt er det viktig at Vegvesenet er aktive og synlige, sier en glad produksjonssjef.



I løpet av vel 30 timer, like før fjorårets julehøytid ble ringt inn, ble en støp på 1 350 m<sup>3</sup> gjort ferdig i det som skal bli deler av det nye E 134-krysset i Mjøndalen. - Det er ikke ofte vi gjennomfører så store støper i en omgang, sier byggeleder Ola Håvard Hole. Den svære betongklossen, som blir bunnen i det man på betongfaget kaller et trau, blir imidlertid ikke synlig når det nye krysset er ferdig.

## BETONGKOLOSS

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

**O**ver støpen blir det fylt sand og grus, og på toppen blir veggen ned mot den 50 meter lange betongtunnelen anlagt, forteller byggeleder Ola Håvard Hole.

- Bunnen av kulverten ligger et godt stykke under grunnvannsspeilet. Trauet, sammen med selve kulverten og membraner på begge ender skal derfor fungere som en "nedsenket båt" i grunnen slik at ikke grunnvannsstanden forstyrres og endres, selv om veggen skal gå lavere enn normal grunnvannstand, forklarer han.

Hovedentreprenør Arne Olav Lund AS brukte sørlandsfirmaet Eco Byggtjenester AS som underentreprenør til støpejobben.



*Støpeforma var enkelte steder så dyp at byggeleder Ola Håvard Hole lett kunne stå oppreist på bunnen av den uten å stange hodet i armeringsjernet som ligger i overflata på støpen.*

## 998 til Tore Braaten



En glad prisvinner: Produksjonssjef Tore Braaten

Formålet med Kråkeprisen er at den skal bidra til å øke forståelsen for hvor viktig og nyttig informasjon og kommunikasjon er for en etat som Statens vegvesen. Prisen kan deles ut en gang hvert år, og juryen består av vegsjefens stab i samarbeid med de som måtte ha kandidater å foreslå. Kråkeprisen deles ut til en eller flere som i stor grad har etterlevet I tjeneste for samfunnets mål om at vi skal ha åpen kontakt med brukerne. Andre stikkord er helhetlig informasjon (samarbeid med andre etater mm.), informasjon som styringsverktøy og aktiv informasjon.

Dette var fjerde gangen Kråkeprisen ble delt ut. Tidligere vinnere er Sigurd O. Olsen, Gunnar Gran og Einar Ottesen.



## Prosjekt Miljøprogram 1999: **Grønne** vegvisere



Grønn vegviser:  
Prosjektleder for  
Miljøprogram 1999  
Jarle Vaage.

*Det blåser en grønn vind over utbyggingsavdelingen for tiden. I slutten av januar samlet hele avdelingen seg på Bolkesjø hotell for å tenke miljø. For å bringe videre tankene og idéene fra konferansen er Prosjekt Miljøprogram 1999 startet opp på avdelingen.*

TEKST OG FOTO:  
KJERSTI DANIELSEN

*Den som vil reformere verden  
kan med held  
begynne i dens centrum,  
seg selv.*

Piet Hein

**P**rosjektgruppen, som består av representanter for hver seksjon på Utbyggingsavdelingen samt representanter fra innkjøpsseksjonen, informasjonstjenesten og Trafikkavdelingen, har som oppgave å sette miljø på dagsorden både i form av konkrete tiltak internt i organisasjonen og langsiktige handlingsplaner og strategier.

Tanken er at det skal bli mest mulig action, og minst mulig prat. Prosjektet favner vidt og inkluderer alt fra reduksjon av papp og papir internt i organisasjonen til å tenke mer miljø i forhold til avdelingens nøkkeloppgaver. Å synliggjøre miljøetsatsingen er også en viktig oppgave for prosjektgruppen. Organisasjonens vilje til å ta miljøspørsmål på alvor må videreformidles. Dette kan bli et viktig konkurransestrinn i fremtiden hvor kravene til å handle miljøvennlig bare blir større.

## Papirreduksjon og papirsortering

80-90% av avfallet vi produserer i SvB er papir. Pr. skrivende stund har vi ingen papirsorteringsrutiner. Bolkesjøkonferansen avslørte at svært mange fant dette lite inspirerende.

De aller fleste vegkontor har rutiner på papirsortering allerede. I Buskerud har det gått litt tregere.

- Bakgrunnen for papirsorteringen er et avfallshåndteringsprosjekt i regi av Vegdirektoratet, som pålegger alle å innføre denne type rutiner, opplyser faggruppelider Bjørn Flatekval på produksjonsavdelingen. Vi skulle egentlig ha vært i gang 1. mars.

Det ser likevel ut som om papirsorteringen på vegkontoret vil komme i gang innen 1. april.

Utestasjoner må derimot vente noe lenger. Her må behovet beregnes, leverandører på plass og andre praktiske detaljer gjennomgås.

### Må redusere forbruket

Hvor mye papp og papir hver SvB'er forbruker vet vi ikke, men leder av avfallshåndteringsprosjektet i Statens vegvesen, Jan Erik Lien i Vegdirektoratet, kan fortelle at der brukes det rundt 40,5 tonn papir hvert år.

- Så problemet består ikke kun i avfallsortering, men også i å redusere papirforbruket?

- Ja, vi har tenkt på dette også, sier Lien. Vi anbefaler tosidig kopiering og mest mulig bruk av e-post og liknende.

### Avgir metangass

Den største miljøforbedringen vi gjør ved å gjenvinne papp og papir, er å hindre uttak av jomfruelig vare, forteller Lisbeth Stokke ved Norsas - Norsk kompetansesenter for avfall og gjenvinning.

Enklere sagt: Vi slipper å hogge så mange trær. - Det forsvinner mer skog enn det vokser frem, ihvertfall i global sammenheng, sier hun videre, og husk; mye av papiret i Norge kommer fra utlandet.

Når papir deponeres vil det over tid avgi metangass, CO<sub>4</sub>, sier Stokke. Dette er en slags drivhusgass som skader atmosfæren.

### Sortering på rasteplassene

Statens vegvesen ønsker også at våre kunder skal gjenvinne. Avfallssortering på rasteplassene er lagt inn som fase to i avfallshåndteringsprosjektet. Det er derimot usikkert om dette blir gjennomført i SvB.

### Ingen vegviser

Buskerud er altså foreløpig ikke noen vegviser når det kommer til papirsortering. Andre offentlige kontor som Fylkesmann, Fylkeskommune og Drammen kommune har allerede sortert papir i flere år. Vi kan bare bli bedre!



*Juletid er gledes- og festtid, også i Vegvesenet. Julefeiringen 1998 ble på mange måter en rekordenes markering. Ikke bare fordi vi ringte julen inn som nyblevet og nyfeiret 100 årning. Men flere av julemarkeringene slo alle tidligere rekorder i deltagerantall.*

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

# O, jul

**J**ulebordet i Handelstanden i Drammen i månedskiftet november/ desember sprengte nesten lokalet med litt over 100 gjester.

Barnejuletefesten i vegkontorets kantine første onsdagen på nyåret ble også sild i tønne med nesten 150 deltagere.



*God deltagelse og høy stemning i polenese ved Vegkontorets julebord i Handelstanden.*



Og rett oppunder jul ble også arbeiderne på Bragernesprosjektet på Hamborgstrøm gjort stas på av naboene i Fylkeshuset. Fylkesordfører Per Ulriksen inviterte til julelunsj for et 30-talls arbeidere med god presedekning.

*Bildet til venstre: Trangt om plassen i kantina under den stadig mer populære barnejuletefesten.*

## Buskerud-seier under VM i Trondheim



Det ble gull til Statens vegvesen Buskeruds mix-stafettlag under vegmesterskapet på ski i Trondheim i februar.

Ann Katrin Pedersen, Ola Håvard Hole og Per Ole Wanvik tok en overlegen seier i sin klasse (skjønt det var bare fire lag som deltok). Også i de individuelle løpene på lørdag gjorde Buskeruds deltakere det bra, forutsetninger, treningsgrunnlag m.m. tatt i betraktning. Ann Katrin Pedersen tok en meget hederlig andreplass blant fem startende i klasse kvinner 16-34 år. Hun hadde også nest beste tid blant alle 16 startende totalt i kvinneklassene. Ola Håvard Hole ble nummer sju av 13 startende i klasse menn 35 - 44 år, og Per Ole Wanvik ble nr 18 av 25 startende i klasse menn 45 - 54 år.

“Det var gøy å prøve seg i VM-løypene og på skistadion i Granåsen”, heter det i en rapport fra de ivrige skiløperne. “På stafetten var det særlig stemningsfullt, med lysløype supplert med fakler. Ola Håvard Hole kom inn til første veksling i ensom majestet. Etter mye diskusjon klarte vi også å treffe bra med smørninga: Blått klister i bønn, et lag med lilla klister oppå og tørrvoks på toppen. Med mer trening og flere deltakere fra Buskerud bør vi kunne komme enda sterkere tilbake neste år”.



## *Buskerud og Vestfold stiftet vegoppsynsmannsforening i 1921*

TEKST:

OSKAR GJESTEMOEN

Brobyggeren nr.4 i 1998 brakte en fin artikkel om «3 X Alvim i 111 år».

Første bilde i artikkelen viste ni staselige herremenn fra Buskerud og Vestfold. Bildet er tatt for omtrent 70 år siden og viser medlemmene i Buskerud og Vestfold vegoppsynsmannsforening som ble stiftet i 1921. Det kan nevnes at Carl August Alvim så tidlig som i 1911 tok initiativ til å starte en landsforening for vegoppsynsmenn, men interessen var da for liten.



Bildet viser foran fra venstre:

Andersen - Buskerud, Berg - Vestfold, Alvim - Buskerud, Jellum - Buskerud og Fuhre - Buskerud.

Bak fra venstre:

Strid - Buskerud, Presterud - Buskerud, Bjerke - Buskerud og Brekke - Vestfold.