

# Brobyggeren

Nr. 4 - september 1999 / 29.årgang

Kontroll samarbeid  
over fylkesgrensen  
Side 5

En dag vi ALDRI  
glemmer  
Side 8 og 9

Da Hallingdal ble  
delt i 2  
Side 10 og 11

Produksjon på  
"bøljan blå"  
Side 13



Statens vegvesen  
Buskerud

## Brobyggeren

**Bedriftsblad**  
for Statens vegvesen Buskerud  
Nr. 4, september 1999  
29. årgang

### Redaktør

Kjell Wold

### Redaksjon

Inger Lise Sagmo  
Kjersti Danielsen

### Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Erik Lysenstøen

### Grafisk produksjon

Layout og repro:  
Jorunn Ebbestad Brun  
Trykk:  
Drammen Grafisk a.s  
Opplag 1600

### Utgiver

Statens vegvesen  
Buskerud vegkontor,  
Tollbugt.2  
3044 Drammen  
www.vegvesen.no/buskerud

### Forsidefoto

Øvre Strandgate i Drammen  
Foto: Christian Strand

### Neste nummer

Desember

# Administrasjonssjefen har ordet

En ny sommer er over og vi nærmer oss høsten med raske skritt. For mange oppfattes høsten synonymt med jakt, det være seg etter rype, hjort eller elg. Spenningen ved å få inn en fulltreffer og resultatet i form av økt "matauk" er alle sider ved jakten som samlet sett gjør dette til en fascinerende opplevelse.

I Vegvesenet står vi også foran en høstjakt. En jakt jeg håper og tror vil gi gode resultater – ikke i form av direkte "matauk", men i større effektivitet i etaten.

Vi vet alle at Vegdirektøren har satt i gang et effektiviserings- og omstillingsprosjekt for hele etaten. Hensikten med prosjektet er å bevisstgjøre oss slik at vi sterkere konsentrerer virksomheten mot våre primæroppgaver og at vi utfører dem med minst mulig bruk av ressurser.

Mange spør seg nok: Hva betyr dette for meg og mine oppgaver? Hvordan kan vi bli mer effektive, når vi vet at mange medarbeidere allerede i dag yter maksimalt av hva som er forsvarlig. Hvordan vet alle som roper om større effektivitet at vi ikke arbeider effektivt allerede i dag?

Vegvesenets effektiviserings- og omstillingsprosjekt retter seg primært ikke direkte mot den enkelte medarbeiders personlige innsats, men mot etatens oppgaveomfang og ressursbruk. Gjør vi de riktige oppgavene og utfører dem på den billigste måten? Hvordan denne vurderingen skal skje rent konkret er ennå ikke avklart. Vi vet imidlertid at det har vært diskutert en del rundt en sterkere spesialisering av enkelte oppgavetyper. For noen oppgaver er spesialiseringen sågar gjennomført. Selv om dette bare er et av flere mulige virkemidler, tror jeg en konsentrasjon av kompetanse og kunnskap vil være nødvendig om vi skal lykkes. På hvilket nivå vi skal spesialisere – på fylkes-, regions- eller etatsnivå – vil nok variere fra oppgave til oppgave. For de som blir berørt av slike endringer, vil etaten bestrebe seg på å finne frem til tilfredsstillende alternative jobb-

tilbud. Denne intensjonen er også nedfelt i en omstillingsavtale etatsledelsen og fagorganisasjonene har forhandlet frem.

I enkelte tilfelle har det i forbindelse med effektiviseringsprosjektet blitt fokusert spesielt på etatens administrasjonskostnader, og det er bra. Administrasjonskostnadene i Vegvesenet er for høye og må ned. I denne forbindelse er det imidlertid viktig å være oppmerksom på at administrasjonskostnadene er summen av administrasjonsavdelingens kostende og kostnadene på de administrative oppgavene som løses ute i den enkelte fagavdeling. Etter omorganiseringen i 1995 har det administrative kostnadsnivået i fagavdelingen økt betydelig. En kritisk vurdering av hvor i organiseringen administrasjonsoppgavene skal utføres er derfor nødvendig. Målet må være at fagavdelingene i størst mulig grad må kunne konsentrere seg om sine primæroppgaver.

Et godt "jaktresultat" er tegn på en dyktig jeger. Et godt effektiviseringsresultat er tegn på at vi alle har tatt endringssignalene inn over oss og innrettet oss etter dem.

Lykke til med "høstjakten" !

*Hans Jan Håkonsen*



# Kunnskap, vilje, veivalg

*...var slagordet for den tredje Kvinner Viser Vei-messen som foregikk på Hamar 12.-15. august. En messe som ville synliggjøre kvinner der kvinner er i dag. En messe av kvinner - for kvinner og menn. I løpet av de tre dagene samlet over 20 000 mennesker seg i og rundt Vikingskipet på Hamar for å la seg inspirere og motivere av kvinners store og små bedrifter.*

TEKST: KJERSTI DANIELSEN

FOTO: INGUNN FOSS

Siden temaet var veivalg var det kanskje naturlig at Vegvesenet stilte med egen stand på messen. Statens vegvesen var faktisk en av årets ni hovedsamarbeidspartnere, kan Sølvi Melsbø Narum i Vegdirektoratet fortelle.

- Gjennom samarbeidet med Kvinner Viser Vei ønsker vi å markere oss som en virksomhet som satser på kvinners ressurser og kompetanse, sier Narum. - Satsningen må ses på som en investering i rekrutteringssammenheng. Vi valgte å vise Vegvesenkvinner i mange flere roller enn folk flest tror, som et ledd i arbeidet for kreativ ulikhet og vekst i Vegvesenet.

- En lokal avis kåret Statens vegvesens stand til den beste på messen. Selv om vår deltakelse ikke er lett målbar, har vi i hvert fall en svært god følelse av at vi på kort sikt lykkes i den profileringen vi prøvde å få til, sier hun, så får tiden vise hvor mange kvinner som søker seg til Vegvesenet etter dette.

## Buss fra Buskerud

Buskerud stilte ikke med representanter til messestanden, men det var satt opp buss for alle interesserte fra Vegkontoret fredag 13. august. Leder av personalseksjon, Helge Thorrud, innrømmer at han var litt skuffet over oppmøtet:

- Vi hadde god plass i bussen oppover, kommenterer Thorrud tørt.

Også produksjonssjef Tore Braaten synes det var synd at ikke flere fikk oppleve Kvinner Viser Vei 1999.

- En flott opplevelse for oss som var

er "å elske en bonde" eller la seg inspirere til å ta "ulovlige" valg.

Foredragsholderne kom fra alle mulige yrkesgrupper, og messen kunne skilte med kapasiteter som Mona Sahlin, Lucy Smith, Rosemarie Køhn, Bente Erichsen, Grete Farmo, og Wenche Foss for å nevne noen. Og siden dette var en messe for både kvinner og menn, dukket det også opp kjente fjes som Sigbjørn Johnsen og Osmund Ueland på seminarene.

I tillegg var det et rikt kulturtilbud døgnet rundt. Hva hadde du f.eks. sagt til en "Heksenatt" på Kvinneuniversitetet?

## Blandet helhetsinntrykk

Våre deltagere var godt fornøyde med besøket på Hamar, men helhetsinntrykket er blandet og bør være til ettertanke:

- Jeg sitter igjen med inntrykk av at vi tenker likestilling, men at det ikke er det i praksis, sier Helge Thorrud. Dersom vi ønsker full likestilling må vi f.eks. ordne dagen annerledes. Det må

blant annet bli mer fleksible arbeidsordninger.

Kritikken som har kommet fram i media om at Kvinner Viser Vei kun var for de "vellykkede" kvinnene (Vellykkede her definert som høy utdanning/stilling/lønn.) blir avvist.

- Her var det kvinner av alle slag, sier Ingunn Foss, leder av laboratorieseksjonen, både gamle 68-ere som kjempet på barrikadene, bondekvinner, damer i elegante drakter, kunstnere og husmødre.



med, sier Braaten, – og like relevant både for kvinner og menn.

## Spennende program

Kvinner Viser Vei 1999 kunne tilby et spennende og utrolig variert seminarprogram. Her var det noe for alle og enhver: "Skal nerden styre verden?", "Glede å lede", "Er Gud en mann?" og temaer som kompetanseheving, omstilling/likestilling, kvinner og idrett. Her var det også mulig å få vite mer om hvordan det

## Bruvask i regnskyl

*Bruvaskerne i Kongsberg produksjonsområde fikk vasket seg i dobbel forstand, da de tok den årlige bruoverhalingen i sitt område denne våren og forsommeren.*

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Erik Just Hansen og Leif Haga måtte ta seg en ufrivillig dukkert i Numedalslågen, da Volden bru ved Hostvet på Rv 40 mellom Skollenborg og Efteløt skulle få sin ansiktsløfting en regntung og søkkvåt junedag. Lågen hadde også her gått over sine bredder slik at rydding av kratt og trær inn mot brua ble et skikkelig "magaplask".

Hansen og Haga er ett av to brulag produksjonsområdet disponerer til vask og rensk av de omlag 130 bruene i Numedal og Øvre Eiker. - Vi tar oss av bruene i nedre område, det vil si Kongsberg og Øvre Eiker kommuner. Det er en trivelig, men ofte nokså våt jobb, smiler Leif Haga lurt og griper tak om det kraftige høytrykkspyleren.

*Fint og friskt arbeid med bruvask i sommerhalvåret, forsikrer Erik Just Hansen*

Etter at trær og småkratt inntil brua er ryddet vekk, er det brukarene og rekkverket som får en omgang med "mega-dusjen".

- Nei, det er såpefri vask, forteller Erik Just Hansen. Det brukes hverken Lano, Zalo eller kjemikalier når betong og stålbruene vaskes en gang i året. Av de vel 130 bruene i Kongsbergområdet er det bare en enslig trebru igjen. Den ligger sør i Svene langs fylkesvegen til Lurdalen.

- Hva slags skitt og lort er det dere vasker vekk?

- Mose, sand, eksos, asfaltslitasje og salt. Det siste er nok det som sliter mest på bruene. Betongen smuldrer langsomt opp på grunn av saltet, forteller Leif Haga. Etter hver bru som er vasket avlegges rapport. Da noteres også alle typer skader på brua som oppdages under vasken.



*- Vi spyler vekk skitt som sand, asfalt og salt, forteller bruvaskerne i Lågendalen, Leif Haga og Erik Just Hansen.*

# Kontrollsamarbeid over fylkesgrensen

*Stopper du i en bilbeltekontroll på E 134 i Buskerud i år, er det ikke sikkert at kontrolløren er fra den lokale trafikkstasjonen. Han kan like gjerne være en hyggelig telemarking fra Notodden eller Rjukan.*

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

- I to år har vi hatt et vellykket samarbeid om utekontroller langs E 134 mellom tre trafikkstasjoner i to fylker, forteller faggruppeleder Hans Gustav Kvikstad ved Kongsberg trafikkstasjon. Siden våren 1997 har Drammen og Kongsberg trafikkstasjoner nemlig utvekslet erfaringer og personell med trafikkstasjonen på Notodden og kontrollører derfra og Rjukan i Telemark.

- Bakgrunnen for dette fylkes-samarbeidet er erkjennelsen av at vi driver med det samme arbeidet langs den samme hovedåren. Når vi driver samme type utekontroll på samme veg samtidig og nesten på samme sted, kunne vi kanskje samordne og samarbeide mer om disse kontrollene for å gjøre dem mer effektive, forteller Kvikstad. Tankene kom fram på et distriktsledermøte, og ble ganske fort virkeliggjort.

*- Vi lærer av hverandre ved å bytte kolleger og kontrollsteder fra tid til annen, forteller Gunnar Grette og Per Lilleland. Her fra utekontroll på Rv 40 nord for Kongsberg i sommer.*

Slik startet samarbeidet og utvekslingen av personell mellom Drammen, Kongsberg og Notodden. - Det er inspirerende og lærerikt å få jobbe sammen med kolleger i andre fylker. Det er både miljøskapende og gir kompetanseheving å dele erfaringer slik på tvers av fylkesgrensene, forteller inspektør Gunnar Grette fra Kongsberg.

Brobyggeren fulgte Grette på utekontroll av tunge kjøretøy på Rv 40 rett utenfor Kongsberg i sommer. Da hadde han med seg kollega Per Lilleland fra Rjukan. Grette og hans

kollegaer fra Kongsberg har også fra tid til annen "vikariert" på tilsvarende utekontroller i Notodden med kolleger fra Telemark.

- På denne måten føler vi at vi utvikler oss enda mer i jobben ved at vi lærer av hverandre og kan ta nye erfaringer fra andre steder med tilbake til jobben i vårt hjemmemiljø, forteller avdelingsingeniør Per Lilleland fra Rjukan, før han vinker inn en tysk turistbuss til teknisk kontroll.

**"Aufwiedersehen"!**



*Brua på Fv 120 forbi kraftverket i Rødberg ble historie i løpet av sommeren. Det sørget blant annet to kraftkarer fra Kongsberg produksjonsområde for.*

## Kraftkarene på **RØDBERG**

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Produksjonsavdelingen på Kongsberg fikk sammen med to lokale entreprenører pigget ned brua i løpet av sommeren og anlagt en pen steinfylling over den gamle kraftgaten fra Tunnhovd.

Oppsynsmennene Torkild Gudmundsen, Arvid Jensen og Ole Vidar Kirkeodden styrer bru- og fyllingsarbeidet ved Nore 1 kraftverket sammen med firmaene Geir Vatnebryn fra Lampeland og Doserdrift AS på Rødberg. Arbeidet med å pigge ned brua og legge fylkesvegen på en ny, pen steinfylling startet i slutten av juni og ble ferdig i august.

- Arbeidet har vært planlagt i lang tid. Først var det meningen at det skulle bygges en mur som erstatning for brua. Vi fant ut at en steinfylling ville bli både enklere, raskere og billigere, forteller Torkild Gud-

*Torkild Gudmundsen og Arvid Jensen ved anlegget på Fv 120 ved kraftstasjonen i Rødberg.*



*Den 85 år gamle betongbrua erstattes av en pen steinfylling.*

mundsen. De siste kostnadsberegninger viser også at fyllingen blir omlag en million kroner billigere enn en mur. Prisen på fyllinga blir omlag 2,3 millioner kroner.

Brua på fylkesvegen forbi kraftstasjonen ble bygd i 1964. Mens anleggsarbeidet pågår ledes trafikken forbi stedet gjennom kraftstasjonsområdet. Det har gått med 8-10 000 kbm stein til fyllinga.



I løpet av sommeren har Siren Ebbestad Brun (t.v.) og Morten Brekka (bak t.h.) vært med på å scanne flere tusen tegninger. Her sammen med Trond Olsen og Karin Grislingås, utbyggingsavdelingen.

- Målet vårt er at saksbehandlere og planleggere fra sin egen arbeidsplass skal kunne lete etter og se på kart og tegninger i et digitalt arkiv. Tilgjengelighet, plassbesparelse og strukturering er stikkord for et arbeid som nå er gang på utbyggingsavdelingen, forteller Trond Olsen og Karin Grislingås.



## Bedre oversikt og mindre plass

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

Flere tusen tegninger skal scannes og samles i en database. Meningen er etter hvert at det ikke bare skal være mulig å søke etter opplysninger om ulike vegtegnings. Det skal også bli mulig å kikke på tegningene på de fleste PCer og eventuelt plotte, det vil si skrive, dem ut derfra.

### Tredve år med tegninger

For sju-åtte år siden gikk vegkontoret over til å produsere digitale kart og tegninger i AutoCad. Før den tid ble alt produsert på papir og folie, bare delvis EDB-basert.

- I tegningsarkivet har vi i dag liggende omkring 8 000 tegninger helt fra tidlig på 60-tallet. Disse er lagret i flere arkivskap, som er i ferd med å bli overfylte. Vi måtte derfor vurdere om vi skulle kjøpe inn nye, kostbare skap eller satse på en annen løsning, forteller Karin Grislingås. Valget falt på det siste alternativet.

Med god hjelp fra firmaet Academicus har utbyggingsavdelingen fått utviklet et arkiveringssystem som er skreddesydd for deres behov. Arbei-

det som er gjort så langt er bare en begynnelse. Også andre deler av organisasjonen skal etter hvert kunne ta i bruk den nye løsningen. Faktisk er løsningen så spesielt tilpasset Vegvesenets behov at representanter fra andre vegkontor allerede har vært på besøk for å se nærmere på den.

### Ett tegningsarkiv

En stor fordel med det nye systemet er at man skal kunne søke etter alle typer tegninger på ett sted. Flere mindre faginndelte arkiver på avdelingen har eksistert uanvendelig på andre arkivsystemer.

- Samtidig som tilgangen til tegningene blir bedre, har vi derfor også bedret oversikten over hva vi har, sier Karin Grislingås. En annen fordel er at kvaliteten på enkelte gamle, falmende tegninger blir bedre når de eventuelt skrives ut etter å ha blitt scannet.

I løpet av sommeren har flere sommervikarer scannet 6 500 av de totalt 8 000 tegningene. Opplysninger om prosjektnummer, hovedparsell, parsell og plantype m.m. er også registrert. De resterende 1500 tegningene tas utover høsten.

### Fra Fics til CadArc

Allerede i 1997 besluttet utbyggingsavdelingen at et nytt tegningsarkiv skulle utvikles. Det første som ble gjort var å konvertere data fra den gamle Fics-basen til Microsoft Access.

- Fics er et av de systemene som ikke vil overleve tusenårsskiftet, så denne jobben var vi nødt til å gjøre uansett, forklarer Trond Olsen.

Det nye tegningsarkivet, CadArc, inneholder nå opplysninger om alle digitale tegninger, samt gamle tegninger fra det gamle tegningsarkivet i Fics. Når alle tegninger er scannet og opplysningene om dem registrert, blir også disse lagt inn i CadArc. Etter hvert skal det bli mulig å åpne filene med de scannede tegningene herfra på samme måte som med filer fra AutoCad.

### Ikke papirløst ennå

Selv om alle tegninger nå bli arkivert digitalt, betyr det ikke at alle papir- og folieversjoner blir kastet.

- I første omgang settes de eldste tegningene bort i et fjernarkiv. Vi må avklare med Riksarkivet hvor lenge vi må oppbevare disse tegningene før vi eventuelt kan kvitte oss med dem, forklarer Trond Olsen.

*Klokka er rundt 15.40 tirsdag 29. juni. En tykk, svart røyksøyle stiger opp av byggegro-  
pa på Brakerøya. Nysgjerrige tilskuere har stimlet  
sammen for å kikke. Det er gitt beskjed om at  
én mann fortsatt befinner seg i tunnelen. Røyk-  
dykkerne forsvinner innover i flammene.  
Så skjer det utenkelige.*

TEKST: KJERSTI DANIELSEN

Minuttene som følger virker kao-  
tiske, allikevel hersker det en slags  
orden. Statens vegvesen Buskerud  
har en fast varslingsplan ved ulyk-  
ker, og å foreta varslingen ble den  
viktigste oppgaven som umiddel-  
bart måtte gjennomføres.

- Det første jeg tenkte på var å  
varsle, forteller byggeleder Martin  
Wiig, som selv ble slått over ende av  
trykket fra eksplosjonen. - Jeg vet  
ikke hvorfor jeg tenkte så hardt på  
det, sier han med et lite smil, men jeg  
har vel blitt godt drillt.

## Media

Politiet har det fulle og hele an-  
svar på ulykkesstedet. Etter å ha  
varslet sin egen organisasjon har  
Statens vegvesen ingen konkrete  
oppgaver å utføre annet enn å bistå  
Politiet om nødvendig. Allikevel var  
det nok å gjøre. Prosjektleder, i følge  
med andre på prosjektet, så blant  
annet til naboer som kunne trenge  
tilsyn. Men i timene etter eksplosjo-  
nen var det allikevel noe helt annet  
som ble viktig: Media.

Det gikk svært få minutter før den  
første journalisten var på tråden, og  
allerede ett kvarter etter ulykken lå  
den første meldingen om eksplosjo-  
nen ute på Dagbladets internettsi-  
der. Hovedstadsavisene hadde alle  
flere journalister og fotografer på sa-  
ken. I løpet av svært kort tid sirklet  
helikoptre fra diverse mediakanaler  
over området.

Det tok heller ikke lang tid før det  
var nær sagt umulig å komme igjen-  
nom på mobilnettet. Det gjorde ar-  
beidsforholdene enda mer problema-  
tiske for de involverte.

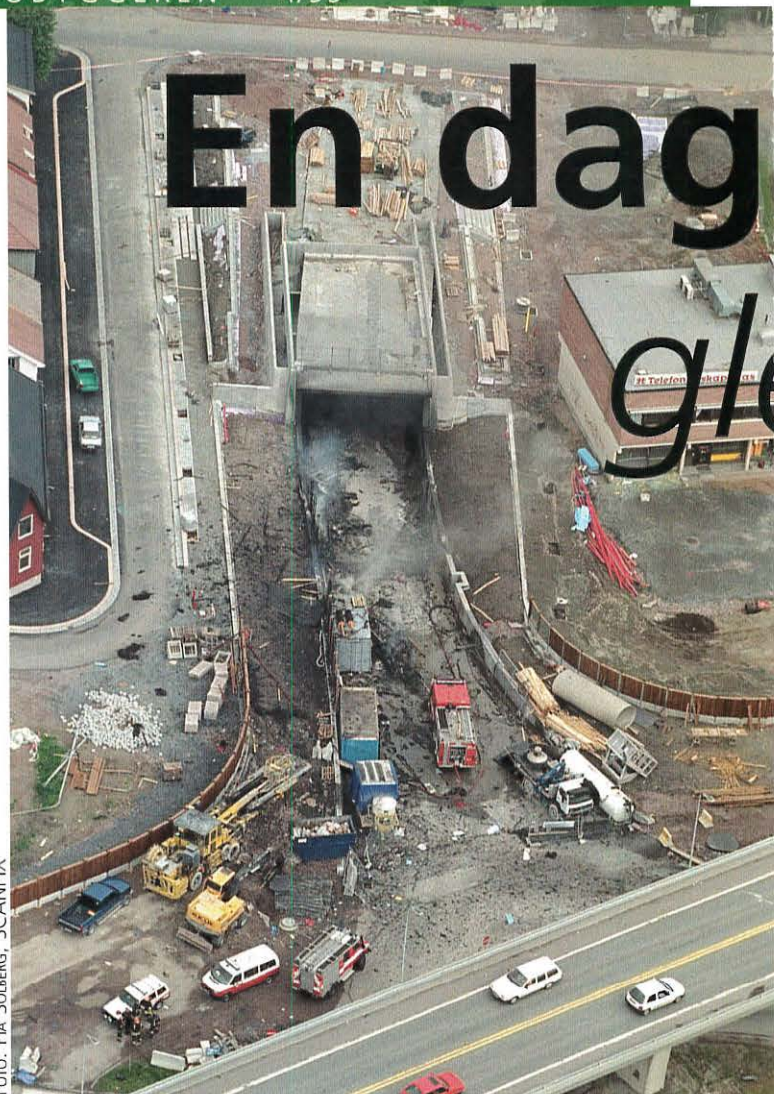
De ansatte på prosjektet var un-  
der stort press fra media for å kom-  
mentere mulig årsak til og ansvar for

ulykken. Våre folk var imidlertid fra  
første øyeblikk fullstendig klar over  
at dette var en politisak som ikke  
skulle kommenteres. De seks pros-  
jektansatte som var tilstede da ek-  
splosjonen fant sted kunne derimot  
uttale seg som øyevitner til hendel-  
sen.

## Trafikken

Eksplosjonen fant sted midt i  
rushtiden og skapte totalt kaos i tra-  
fikken i Drammensområdet. Fra bil-  
køene, som sto helt til Sandvika,  
kunne bilister fortelle om den tause  
og ydmyke stemningen som hersket  
langs vegen ettersom meldingene  
om døde og skadde kom ut over ra-  
dio. Drammen ble plutselig veldig li-  
ten. Over hele byen var det noen  
som kjente noen som kjente noen.

Vegen forbi ulykkesområdet var  
helt stengt helt fram til torsdag 1. ju-  
li. På motorvegbrua/E 18 var trafik-  
ken redusert, før brua ble helt stengt  
pga. av eksplosjonsfaren. Brua ble  
åpnet for trafikk igjen sent samme  
kveld.



Også når det gjelder de trafikale  
forholdene er det Politiet som har  
den fulle og hele myndighet i slike  
ulykkessituasjoner, og igjen er Veg-  
vesenets oppgave kun å bistå.

## Naboene

I Fayegata, som ligger kloss inn-  
til byggegrope, fikk flere av husene  
blåst inn vinduer og ble påført andre  
småskader. Fortumlede naboer, man-  
ge av de selv vitner til både brann og  
eksplosjon, ble evakuert av Politiet.  
Heller ikke i evakueringen av disse  
hadde Statens vegvesen noen rolle  
de første dagene. Ikke før fredag 2.  
juli hadde Statens vegvesen sitt før-  
ste møte med naboene som var eva-  
kuert til Park Hotel.

Allerede onsdag kveld ble det  
imidlertid holdt et informasjonsmø-  
te for naboer til anlegget i samarbeid  
med Drammen kommune og Politi-  
et. Møtet var åpent for media, men  
formålet var først og fremst å infor-  
mere naboene om hva som ville skje  
framover.



# vi ALDRI

## ammer

### Psykisk førstehjelp og oppfølging

TEKST: INGER LISE SAGMO

HMS-tjenesten er blant de første som varsles ved alvorlige ulykker på Vegvesenets arbeidsplasser. I tillegg til at spørsmål omkring miljø og sikkerhet på stedet skal håndteres, er hensynet til de involverte menneskene også svært viktig.

- Det oppstår mange naturlige reaksjoner i en slik unaturlig situasjon, sier bedriftssykepleier Marit Sethne. Hun mener at vi ikke kan snakke om unaturlige reaksjoner i sammenhenger som for eksempel ulykken på Brakerøya. Dette er det viktig at de berørte også er klar over, spesielt de som kanskje føler at de reagerer annerledes enn andre.

- Alle mennesker reagerer forskjellig og har ulike måter å takle



#### Etterforskningen

Politiets etterforskning startet så fort som mulig etter at redningsarbeidet var avsluttet. Dette ble gjort i samarbeid med Arbeidstilsynet og Direktoratet for Brann- og Eksplosjonsvern. Statens vegvesen Buskerud og Selmer ASA er parter i saken, og skal igjen kun bistå i etterforskningen ved behov. Sentrale personer både i SvB og Selmer var i dagene etter ulykken til avhør hos Politiet. Pr. 8. september var etterforskningen fortsatt ikke avsluttet.

opplevelser på. Vår viktigste oppgave i ulykkessammenhenger er å ikke krisemaksimere, men å være tilgjengelige for de som for eksempel har behov for noen å prate med. Mange bearbeider inntrykkene sammen med venner og familie og kolleger - vi er der for å sikre at de som kanskje ikke har den muligheten også vet at de har noen som kan høre på dem, forklarer hun.

#### Reagerer ofte i ettertid

For flere Vegvesenansatte var det bare én ting å gjøre etter at ulykken var et faktum: Å fortsette å gjøre jobben sin. Telefoner som ringer, spørsmål som hagler og praktiske problemer som må løses krever det meste av oppmerksomheten. Etter en slik dag er kanskje det som frister mest å komme hjem og slappe av.

- Ofte er det først da alle inntrykkene slipper til, og i slike situasjoner råder vi de involverte til ikke å være alene, sier Marit Sethne, som sammen med sine HMS-kolleger stilte med døgnkontinuerlig "telefon-

vakt" for Vegvesenkolleger som hadde behov for noen å snakke med.

#### Drahjelp

For HMS-tjenesten var det viktig å være på stedet like etter ulykken for å få oppleve situasjonen på nært hold.

- Vi følger opp de berørte i ettertid, og da er det nyttig for oss å ha best mulig kjennskap til hvordan forholdene egentlig var, forklarer Marit Sethne. I tillegg til å kartlegge og følge opp eventuelle fysiske skader og ettervirkninger, bidrar HMS-tjenesten også til at det psykiske aspektet blir ivaretatt, forteller hun.

- Vi forsøker å hindre at personer brenner inne med noe i ettertid, både for deres egen del og i forhold til kolleger, sier Marit Sethne, og fortsetter:

- Det kan være vanskeligere å rydde opp i forhold knyttet til følelser enn mer praktiske saker. Da kan det være greit at noen andre drar i gang en prosess.

Ulykken i tunnelen på Brakerøya skulle ikke kunne skje. Likevel skjedde det utenkelige, og tre mennesker mistet livet mens de gjorde jobben sin. Tragedien sitter dypt i alle som er involvert i gjennomføringen av dette anlegg i Drammen sentrum. Tanker og medfølelse går til de omkomnes familier og nærmeste.

Det stilles strenge krav til sikkerhets-, helse- og miljøforhold ved gjennomføring av anleggsarbeider, ikke minst ved arbeider i tunneler og i byområder. Som byggherre har vi ansvar for at lover og forskrifter blir etterlevet og at våre anlegg gjennomføres med full sikkerhet for liv og helse, både for de som arbeider på anlegget og for de som berøres på annen måte. Det gjelder samme krav ved entreprisarbeidene på Brakerøya som ved våre anlegg i egen regi.

Vi anstrenger oss for å leve opp til dette ansvaret og å virkeliggjøre vår målsetting om et forbilledlig helse-, miljø- og sikkerhetsarbeid på våre arbeidsplasser; at all virksomhet skal gjennomføres uten skader på mennesker og miljø. Vi er i god gjenge med dette, nylig ble vi belønnet med årets "Fyrtårnpris" av Arbeidstilsynet.

Hva som gikk galt, hva som sviktet og hvilke ansvar som blir gjort gjeldende ved ulykken på Brakerøya får vi vite når Politiet har avsluttet sitt arbeid. Men uansett gjennomgås alle planer, rutine og oppfølgingsprosedyrer som har med kvalitet og sikkerhet å gjøre. Det skal ikke skje flere slike ulykker. Det skylder vi ikke minst de som møtte katastrofen på Brakerøya.



- Takk for innsatsen, sa fungerende trafikksjef Gro R. Solberg til Per Bjerkeli (t.v.) og Nils Anund Thorsrud da Rv 7 kunne åpnes igjen 11 dager etter raset.

Det store raset på Rv 7 ved Sanden i juni kuttet hovedpulsåren gjennom Hallingdal i 11 dager og tre timer. Fra steinraset gikk ved 11.20-tiden onsdag 16. juni til veien ble gjenåpnet klokken 14.00 søndag 27. juni ble selve livsnerven i Hallingdal lammet i halvannen uke.

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

Nå ser Statens vegvesen Buskerud fram til å gjenåpne veien i to felt og legge den midlertidige omkjøringsvegen tilbake i sitt opprinnelige spor. I løpet av august ble sikring og bolting av fjellet ferdig. Nå gjenstår arbeidet med å utbedre fangvolven, fjerne fyllingen mot elven og flytte veien tilbake. Det skjer i september/oktober. Hallingdal har fått et nytt landemerke etter raset. Når du kommer sørfra på Rv 7, ser du det nakne, hvite fjellet lyse mot deg på flere kilometers avstand.

### Kan når det gjelder

- Vi ble mange erfaringer rikere, men viste på en utmerket måte at Statens vegvesen kan når det virkelig gjelder. Beredskapen virket. Vi var raskt på plass for å sikre stedet og

utbedringsarbeidet startet nesten omgående. Det ble lagt ned et imponerende arbeid av Vegvesenets folk i Buskerud og våre gode kolleger i Vestfold, sa en stolt vegsjef Trygve Rognan på en sammenkomst i Hallingdal 11. august. Da møttes 30 sentrale personer fra rasarbeidet til en skikkelig "Takk for jobben"-markering.

Foruten Vegvesenets egen innsats berømmes også engasjementet fra lokalbefolkningen i Flå og Nes. Det tok ikke lang tid etter raset før lokale Røde Kors-mannskaper hadde etablert en provisorisk "ferjeforbindelse" på Brommafjorden forbi rasstedet. Selv om turister og langvegsfarende i halvannen uke ble henvist til Numedal (Rv 40) og Valdres (E 16), måtte trafikken av lokalpendlere, skoleelever, post og annet smågods ta "sjøvegen".

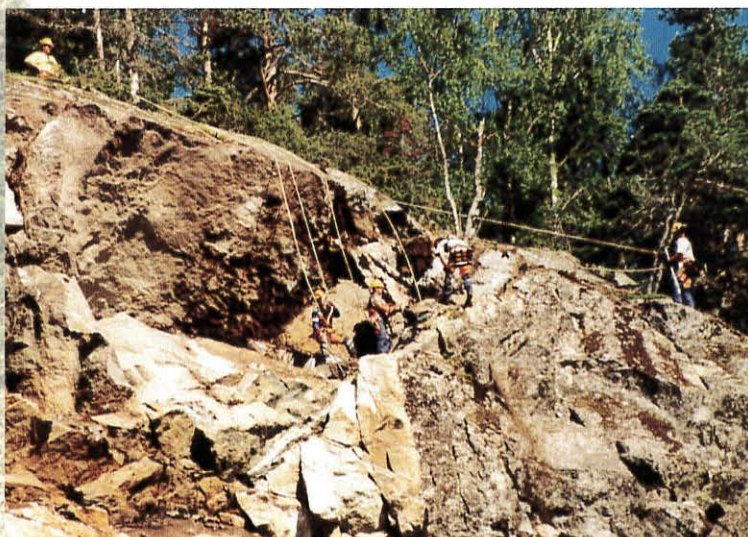
# Da Halling delt i



# gdal ble 2

## Egne krefter

Vegvesenet kan også være stolt av egne krefter til arbeidet med sikring og rensking av fjellet. "Pavelaget" fra Vestfold var på plass i løpet av døgnet. Fra "base-camp" på toppen av den vel 150 meter høye åsryggen har de fire vestfoldingene hengt adskillige timer i tau og sprengt vekk eller pirket ut tonnevis med stein og løsmasser.



"Pavelaget" fra Statens vegvesen Vestfold henger i stroppen og driver fjellrensk øverst i raset.

## Fururøtter utløste raset?

I en geologisk vurdering etter raset skriver Eystein Grimstad fra NGI, at hyppige forekomster av kraftige fururøtter langs lag med amfibolitt antas å være en viktig årsak til at skredet ble utløst. Furu-røttene ekspanderer særlig i vekstsesongen og kan åpne sprekker og presse ut blokker, heter det i rapporten.



Siste finpuss på fangvoll og midlertidig omkjøringsveg rett for gjenåpningen 27. juni.

## Ny *Tv-serie* i gammelt hus

Regissør Leidulv Risan (t.h.) og innspillingsleder Nikolai Blenes var godt fornøyde med at de fikk låne det rivingsklare huset i Aabysgate.

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO



Livet til huset i Aabysgate 15 fikk en verdig avslutning,...

Foto klar? Ja!  
Lyd klar? Ja!  
Stille for opptak, stille rundt!  
Værsågod!

Slik kan det faktisk høres ut når du entrer en bygning som Vegvesenet har ekspropriert. Et treetasjers bolighus på Bangeløkka i Drammen må om kort tid vike plassen for en ny stor rundkjøring, men i siste liten sørget Vegvesenet for at et langt bygningliv fikk en verdig slutt: Nemlig som vertskokale for filmopptak i regi av NRK. Egentlig skulle huset vært revet allerede før ferien, men da NRK ba pent om å få låne lokalene til innspilling av en ny Tv-serie, valgte Vegvesenets prosjektledelsen å utsette rivingen.

Innspillingen foregikk i løpet av en sen ettermiddag i august, og to hovedrolleinnhavere og et titalls statister var på plass. Det samme var omkring femten personer som har ansvar for lyd, lys, foto og all annen nødvendig praktisk tilrettelegging.

- Hvorfor valgte dere dette huset som innspillingssted, regissør Leidulv Risan?

- Fotografen og jeg oppdaget det

te huset ved en ren tilfeldighet. Vi kjørte omkring i Drammen og lette etter et egnet lokale. Vi hadde sett for oss en nedlagt fabrikkbygning eller noe liknende, noe som var slitent men ikke for ødelagt, forteller Risan, som er godt fornøyd med å få låne lokalene av Vegvesenet.

- Hva slags serie er det dere lager?

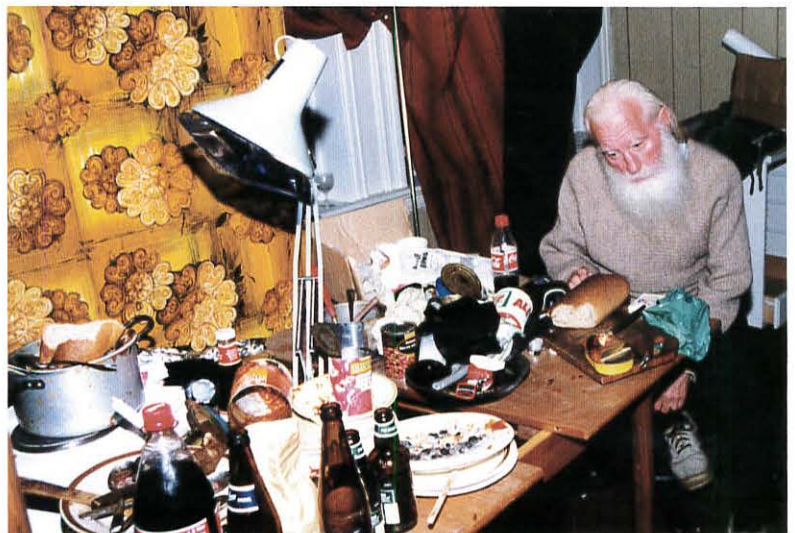
- Dette er en dramaserie som har fått navnet "Fire høytider". Tittelen henspiller på dåp, konfirmasjon, bryllup og gravferd, og serien består av fire frittstående historier, forklarer regissøren. Siden det neste år er 2000 år siden kristi fødsel og 1000 år siden Norge ble kristnet, setter serien søkelys på hvor de kristne verdiene

står i dag, og reflekterer over dilemmaer knyttet til moral og etikk.

- Hvilke scener spilles inn i dette huset?

- Teologistudenten Johannes er på jakt etter historiens andre hovedperson, Kristin, forklarer regissøren. Kristin har havnet på skråplanet, hun er gravid og har et dårlig forhold til sin ekskjæreste. Hun har søkt tilflukt i et fraflyttet hus sammen med en rekke andre som heller ikke har andre steder å bo.

Serien blir sendt på NRK 1 høsten 2000, så da er det bare å skjerpe sansene og håpe at det på slutten av rulleteksten står "Takk til Statens vegvesen Buskerud for lån og utsatt riving av lokaler."



...men fullt så verdige forhold ser det ikke ut til å være inne i huset når serien "Fire høytider" sendes på NRK 1 neste høst.

# Produksjon på

*De ligger og duver midt ute i elveleiet mellom Strømsø og Holmen i småskvulp og måkeskrik. Sommeren er på sitt varmeste og mens andre sliter langs asfalten, har Olav Jensen og Anders Snarheim på produksjon fått arbeidsplass med strandlinje og tja - en slags havutsikt.*



TEKST OG FOTO:  
KJERSTI DANIELSEN

Grunnen til at de to holder til der ute, er det brede betongbåndet som snor seg over hodet på dem. Motorvegbrua i Drammen - elsket og hatet, mer funksjonell enn estetisk - skal som kjent få en "søster". Grunnboringene til fundamentene til ny bro startet opp i vår, og Jensen og Snarheim er i ferd med å avslutte boringene på en flåte ute på elva.

Det er ikke første gangen Jensen grunnbore i elveleiet utenfor Holmen.

- En av de aller første oppdragene mine da jeg begynte i Vegvesenet var å grunnbore her ute i forbindelse med at den første motorvegbrua skulle bygges. Men det er jammen lenge siden, smiler han. - Jeg begynte i jobben 4. mai 1970, så det må ha vært høsten 70 eller våren 71.

## Ingen skjær i sjøen

De to har holdt på med jobben i rundt tre måneder, og det har hittil ikke skjult seg noen store overraskelser dypt nede i elva. Faggruppelider Cato Solberg på laboratorieseksjonen

bekrefter at de har god oversikt over hva som finnes ute i elveløpet:

- Her er det velkjent terreng, forteller han. På Strømsøsiden er det kvikkleire. Lengre ut mot Holmen og videre er leiren overdekket med 30-40 meter sand, mot Brakerøya avtar dette sandlaget og ved bruenden er det kvikkleire igjen. Pelene til den eksisterende brua står i sand, leire og på fjell.

- Midt i elva og under Holmen er det ikke funnet fjell i det hele tatt, sier Solberg, selv om vi har boret rundt 80 meter ned. Her er det satt ned peler av tre og betong, mens det på hver side står stålrørspeler på fjell. Solberg tror at det vil bli tatt i bruk litt andre metoder når den nye brua skal bygges.

- Det blir sannsynligvis mer betong og stålrør i de nye pelene, sier han.

## En moderne farkost

Jensen og Snarheim farer fram og tilbake til flåten sin i ei jolle. Både den og boreflåten er Vegvesenets eiendom.

- Noe av det beste utstyret i landet dette her, opplyser de to fornøyd. Og det er samme flåten vi brukte til den første motorvegbrua.

Litt mer avansert utstyr har vi jo fått da, sier Jensen.

Utstyret sørger for å gjøre hele prosessen med boring og prøveutaking i én prosess. Tidligere måtte det flere typer utstyr til for å utføre hele jobben. Det moderne utstyret gir også en optimal fundamentering av brua, og her kan det være mange kroner å spare.

## Rolig farvann

Ute på elva blir Jensen og Snarheim kun forstyrret av en speedbåt som freser forbi i ny og ne. Ellers er elva et bra sted å være når grade-stokken krype opp mot 30 grader.

- Vi har det bra her ute, medgir Anders Snarheim, men det blir varmt her også. Akkurat nå jobber vi i skyggen av brua, men det blir hett når sola steiker ned.

For hjelm og kjeledress slipper de to ikke unna, til tross for at omgivelsene frister til shorts og bar overkropp.

- Det går nok ikke her, smiler de, og forsikrer om at det ikke har blitt noen svømmetur ute i Drammens-elva.

Arbeidsgruppen for seksåringer på skoleveg:

## Spiller på lag med hverandre - og andre

*For to år siden tumlet seksåringene for første gang ut på skolevegen. Bekymringen blant foreldre, skoler, organisasjoner og offentlige etater var stor: Kan dette virkelig gå bra? I Buskerud kan vi to år senere slå fast at det faktisk har gått bra så langt. Ingen seksåringer er blitt skadet eller drept på veg til skolen her i fylket.*

TEKST OG FOTO.  
INGER LISE SAGMO

- Det at ingen seksåringer er drept eller skadet på veg til skolen i Buskerud må ikke bli en sovepute for oss, sier Sigrid Dynes i NAF, og understreker hvor viktig det er at samarbeidet som nå er i gang fortsetter. Siden 1997 har syv etater og organisasjoner i Buskerud arbeidet under felles logo: Politiet, NAF, Trygg Trafikk, fylkeskommunen, Fylkeslegen, Statens utdanningskontor og Vegvesenet. I stedet for å kjempe om oppmerksomheten med hvert sitt budskap, jobber de sammen i "arbeidsgruppen for seksåringer på skoleveg".

### Informasjon og råd

- Mye av arbeidet med å sikre seksåringen på veg til og fra skolen skjer lokalt: I familien, nærmiljøet, skolen og kommunen. Våre litt forskjellige utgangspunkt gir oss en bred kompetanse og vi forsøker å spre informasjon og råd om hvordan alle på sin måte kan bidra til å sikre seksåringenes skoleveg, sier Elin Børrud. Sammen med Kirsti Huserbråten og Hans Jacob Gisholt representerer hun Vegvesenet i gruppen. Gruppens første utspill kom i 1997 da seksåringene for første gang begynte på skolen. Ved skolestart lanserte arbeidsgruppen blant annet informasjonsvideoen "Seks år og på skoleveg". Den henvender seg til de yngste trafikantene, og alle

barneskoler fikk tilbud om å kjøpe den til bruk i undervisningen. Salget i Buskerud har gått bra, og i enkelte andre fylker har interessen også vært stor. Sammen med en programserie på TV Buskerud og reklamespots på Radio 1 og TV Buskerud, utgjorde dette hovedsatsingen i 1997.

### Bra respons på informasjonsperm

I fjor utga arbeidsgruppen informasjonspermen "seksåringer på skoleveg". Målgruppene var kommunene, skolene og foreldrene. En spørreundersøkelse blant skolene i vinter og vår viser positive resultater. For det første var svarandelen på 77 prosent (89 skoler), og 57 av 89 skoler oppgir at de har brukt permen.

- Dette viser at vi har nådd fram til mange, men at vi fortsatt har et stykke å gå, mener gruppens medlemmer.

I år har arbeidsgruppen valgt ut enda en målgruppe i seksåringsarbeidet: Foreldrerådenes arbeidsutvalg (FAU). De har nå fått et eget kapittel i permen - et forsøk på å nå ut til enda flere viktige aktører i dette arbeidet.

*På 425 busser i hele fylket oppfordres alle til å senke farten for seksåringene. F.v. Benita Christensene (fylkeslegen), Unni Knutli (Trygg Trafikk), Sigrid Dynes (NAF) og Elin Børrud (Statens vegvesen).*



### Meldinger rett hjem

Nytt i år er også de knallgule leksemappene med "myldrelogoen" på. 114 av 115 skoler har takket ja til å få disse gratis. I tillegg til at lærerne skal kunne bruke mappene til å sende beskjeder hjem til foreldre og foresatte, forplikter skolene seg også til å legge inn fire trafiksikkerhetsmeldinger i løpet av skoleåret.

- På denne måten håper vi å få brakt budskapet direkte til foreldre og foresatte, forklarer Elin Børrud. Politiet hadde oppgaven med å dele ut mappene på alle skolene i løpet av de første ukene etter skolestart.

### Busstreklame

Busstreklame er også et nytt medium arbeidsgruppen forsøker seg på i år. Fram til midten av oktober vil 425 busser i hele Buskerud kjøre rundt med klistreplakater på utsiden der budskapet er "Senk farten for seksåringene". Også inne i bussene henger plakater med det samme budskapet. På denne måten håper arbeidsgruppen at de når fram til alle de bilistene som ikke selv har seksåringer på skoleveg.

## Tar ulovlig reklame langs vegnettet snart overhånd?



Reklameplakater i alle størrelser og farger dukker opp langs hovedvegene våre. Hvorfor? Jo, fordi vi ikke har ressurser nok til å sette inn i denne «kampen». Våre folk skal arbeide ute på veggen med viktigere oppgaver. Dette betyr at vi prioriterer annerledes og spørsmålet er om vi gjør riktig.

Vi kunne ved å se nærmere på lovverket, og etter mitt syn ta oss betalt for å fjerne alle reklameskilt som står på offentlig grunn. Vi er opptatt av trafikkfarligheten som ligger i reklameskilt langs vegnettet, og dette er viktig. Vegskiltene våre har korte budskap med teksthøyder og strektykkelser som er tilpasset hastighetene på vegene, og som trafikantene skal kunne oppfatte med et kort øyeblikk. Distraksjonen i reklameskilt kan være stor når disse i tillegg har dårlig lesbarhet.

På Kongsberg fjerner vi mer enn 200 reklameskilt i året. Enda er vi ikke flinke nok. Kostnadene ved dette er store i en tid hvor effektivitet og pengeforbruk står i fokus. Vi har faktisk mange andre oppgaver å utføre på vegnettet som er viktige og som vi er pålagt å gjøre. Vi får søknader om oppsetting av reklame/banner i tettsteder ved arrangementer som vi tidvis gir tillatelse til hvis disse ikke kan betegnes som trafikkfarlige.

Men - vi må etter min oppfatning ikke bare se på trafikkfare. Vi må også tenke på det estetiske. Landskapsarkitekter/arkitekter har bl.a. vært aktive i å utforme støyskjermer. Bare planleggingen av disse har kostet mye, og når vi ser på kostnadene ved bygging av støyskjermer langs Rosenkranzgata, så er dette millionbeløp. Jeg har enda ikke hørt en arkitekt som har løftet stemmen mot den visuelle forsøplingen som foregår på

disse skjermene. Tenkes det bare på å tegne nye? Se på tverrvegen mot Gulskogensenteret. Endeveggen er dekket av reklame mot rundkjøringa og taggingen kommer etter. Det at voksne mennesker setter opp reklameplakater og forsøplingen her gir kanskje de helt unge påskudd til å prøve seg med sprayflaska i tillegg. Skjermen er etter min mening noe av det fineste vi har satt opp.

Jeg blander kanskje litt trafikkfare og estetikk. Vegloven sier ikke noe om estetikken, den er det andre lovverk utenfor vår myndighet som behandler. Vi er imidlertid eiere av vegområdet, og som eiere kan vi hevde at dette er det ikke gitt tillatelse til på forhånd, så dette fjerner vi umiddelbart. Vi bruker tid på dette, men reklameskilt er et nedprioritert område mange steder. Kommunen er ofte veldig trege på område, selv om vi har sett i avisene at det skal jobbes med dette, har det blitt få resultater av mange møter i ettertid.

Hadde vi annonsert i pressen at vi vil ta oss betalt av skilteieren for å fjerne ulovlige reklameskilt og fulgt dette opp, ville kanskje respekten for å gjøre ulovligheter bli redusert. I dag har det ingen ting eller lite som skjer overfor eierne av plakater. Disse henger oppe til de blekner av vær og vind for deretter å falle ned på bakken som riktig søppel.

Det vi opplever i tillegg, og som er noe frustrerende, er at arrangementet som reklamen gjelder er sponset av f.eks. kulturkontoret i kommunen - med kommunevåpen sentralt plassert. Bør ikke kulturkontorene gå foran når vi snakker om estetikk?

Min konklusjon er at bilistene ofte ikke ser budskapet. Det er trafikkfarlig i tillegg til forsøplende. Plakatene ville gjort seg langt bedre der vi ferdes til fots slik at vi kan stoppe opp og studere budskapene. Plakatene

bør selvfølgelig settes opp utenfor kjøpesentene, matvareforretninger eller kanskje utenfor polet?

*Einar Ottesen*

(Innlegget er noe forkortet av redaksjonen)

### - La distriktet vårt leve, for her er det godt å være!

Nylig gikk den populære grillfesten til Kongsberg veg- og trafikkstasjon av stabelen for tredje år på rad. Med romslig og fin kontrollhall har ikke værgudene mye å stille opp med - grilling på Kongsberg går som bestemt - uansett vær.

Foruten grilling i stor skala ved Kongsbergs eminente grillmester Jonn Arild Sommerstad, har også diverse øvelser som pilkast og trillebarkjøring, sistnevnte en god gammel Vegvesenøvelse, blitt tradisjonelle innslag på Kongsberg. Eget husorkester disponerer stasjonen også, og siden kontrollhallen fungerer like godt som dansehull som grillhall, florerer danseløvene mens pulsen øker jevnt utover kvelden. Sikkerheten er godt tatt vare på og kontrollgrava dekket til så ingen av de spreke danseløvene skal forsvinne uventet fra dansegulvet. Gjengen på Kongsberg stemmer gjerne i en sang også. En av favorittene er "Numedalsbanen" - en litt sentimental hyllest til en gammel "konkurrent".

I likhet med de andre sosiale arrangementene i distriktet gir grillfesten alle på Kongsberg en mulighet til å ble kjent med hverandre på tvers av arbeidsområdene. Nyansatte kommer raskt på talefot med alle uansett farge på uniform eller type arbeid som utføres. Med andre ord: Et ypperlig tiltak!

GEIR HOLM GUNDERSEN  
STRØMSKOGEN 48  
3030 DRAMMEN



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

## Den Hallingdalske Hovedveg (Kongevegen)

*Den Hallingdalske Hovedveg (Kongevegen) var ferdigbygd fra Noresund i Krødsherad til Gol i 1825. Parsellen fra Gol til Tuv i Hemsedal ble bygd ferdig i tida 1825-37.*

TEKST OG FOTO:  
OSKAR GJESTEMOEN

**P**laneringsarbeidet ble utført som pliktarbeide. Amtstilskuddet ble brukt til sprengning, muring og brubygging. Kongevegen fra Tuv i Hemsedal til Sogn og Fjordane grense, ble bygd ut i tida 1837- 43. Denne parsellen ble bygd med statsmidler og staten tok også over vedlikeholdet.

Vegbyggingen over Hemsedalfjellet ble ledet av den kjente vegbyggeren kaptein Finne. Han var en av de første som kom med kaffe til Hemsedal. Den samme kaptein Finne finner vi også igjen som vegassistent i det nyopprettede Indredepartementet i 1846.

*Dersom noen av  
Kongevegparcellene skal bevares  
for ettertiden, må kommune,  
Vegvesen og andre interesserte i  
felleskap sørge for nødvendig  
vedlikehold.*



*Den gamle Kongevegen er  
fortsatt i bruk som seterveg og  
tursti. I 1990 bygget  
Vegvesenet opp igjen den  
gamle Hølu bru.*