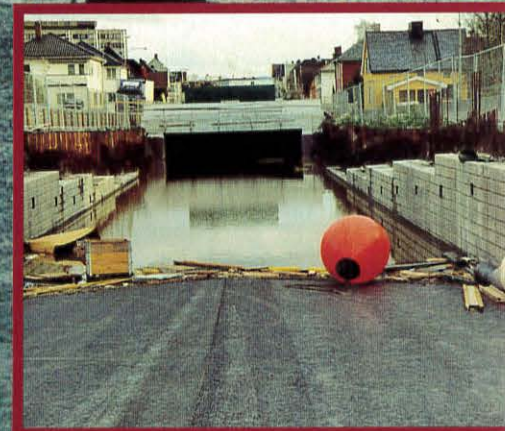


Nr. 5 - Desember 2000 / 30.årgang

Brobyggeren



Statens vegvesen
Buskerud





Brobyggeren

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Buskerud
Nr.5, desember 2000
30. årgang

Redaktør

Kjell Wold
Telefon: 32 21 45 47
Mobil: 90 09 48 86
kjell.wold@vegvesen.no

Redaksjon

Inger Lise Sagmo
Telefon: 32 21 45 48

Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Erik Lysenstoen

Grafisk produksjon

Layout og repro:
Saturn Trykk as
Trykk:
Saturn Trykk as
Opplag: 1600

Utgiver

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

Foto på forsiden

Betongtunnelen i Rosenkrantzgata i Drammen ble tatt i bruk i slutten av november 2000. En snau måned tidligere var den nesten full av regn- og flomvann.

Foto: Kjell Wold /
Inger Lise Sagmo



Hvordan redusere sykefraværet

Sykefraværet i Norge er på nytt i fokus, fordi sykefraværet har økt og alle tegn tyder på at det fortsatt vil stige i tiden fremover. I fjor utgjorde utbetalingene over Folketrygden til sykelønn, attføring og uføretrygd ca. 70 milliarder kroner. Det er mange penger.

I Statens vegvesen Buskerud har vi også et relativt høyt sykefravær. Målet for år 2000 er at fraværet ikke skal overstige 4,5 %. Etter tredje kvartal var fraværet 5,28 %, en nedgang på 1,46 % fra januar måned. Utviklingen går i riktig retning, og jeg tror det skal være mulig å nå målsettingen for år 2000. På lengre sikt er målet at fraværet skal ytterligere ned, så selv om vi når målet i 2000 er det ingen grunn til å hvile på laurbærene. Hva mer kan vi gjøre? Det finnes ingen enkeltstående faktorer som er hovedårsak til sykefraværet og uførepensjoneringen.

Av forhold på arbeidsplassen har både fysiske, psykiske og organisatoriske forhold stor betydning. Stor arbeidsmengde og mangel på egenkontroll i arbeidet fører til sykefravær, mens forhold som trivsel på arbeidsplassen virker som en "buffer" på sykefraværet. Skade- og sykefraværsutviklingen i Statens vegvesen Buskerud har vært diskutert i vegsjefens ledergruppe, der det ble vedtatt å sette i verk fraværsreducerende tiltak i seks punkter:

Holdninger – Det skal være en uttrykt holdning innen Statens vegvesen Buskerud at skadetilfelle i arbeidssituasjoner ikke er akseptabelt. Skjer likevel en skade, skal denne følges opp i en kritisk "skadesamtale" mellom skadet person og avdelingsleder. Her skal årsak til skaden nøye gjennomgås. Ved grov uaktsomhet eller forsett vil hendelsen bli vurdert i forhold til tilsetningsforholdet, og i ytterste konsekvens kunne føre til avskjed.

Registrering av nestenulykker – Bedre innrapportering av nestenulykker henger nøye sammen med holdningsskapende virksomhet. Det er et mål å skape forståelse i organisasjonen for at vi ved å fokusere på nestenulykker nå, har større mulighet til å unngå skader i fremtiden.

Kjøp av private legetjenester – I de tilfeller hvor sykefravær skyldes forhold som kan utbedres relativt enkelt, men hvor helsekø forlenger fraværet unødige, skal det gjøres en konkret vurdering om kjøp av private tjenester. Kost-/nyttevurdering legges til grunn for konklusjonen som treffes.

Inngå samarbeid med Arbeidsmarkedsetaten om et prosjektet kalt "LØFT". – "LØFT" er en metode for å vektlegge en løsningsfokuseret tilnærming til problemene. Det betyr å sette fokus på det som virker, fremfor det som ikke virker. Tanken er at økt samarbeid og kreativitet fremmer arbeidslyst og utvikling av nye ideer.

Selektive valg av tilretteleggingstiltak – Det skal gjennomføres tilretteleggingstiltak der hvor tiltakene kan bringe sykemeldte tilbake i arbeid.

Trimtiltak – Fra og med år 2000 er det innført en ordning der alle tilsatte kan få 1000 kroner i støtte til helseforebyggende tiltak i form av fysisk aktivitet.

Nyere undersøkelser viser at når arbeidstakere får være med på å utvikle egen arbeidsplass, lære nye ting i bedriften, planlegge arbeidsoppgaver og påvirke arbeidstempo, så skaper det arbeids glede som igjen fører til økt trivsel og mindre helseplager. Den som har belastningen, sitter kanskje også med løsningen. Alle bør ta ansvar for egen situasjon. Kom med forslag til forbedringer, ingen mister jobben ved å si fra. Forslag til bedre arbeidsmiljø behøver heller ikke koste all verden. La oss håpe at alle tiltakene gir ønskede resultater. Hvis ikke vi sammen med andre klarer å få ned sykefraværet, er det stor fare for at vårt beste velferdsgode i Norge reduseres.

Et regjeringsoppnevnt utvalg ledet av tidligere statsråd Matz Sandmann, nå fylkesrådmann i Buskerud, har vurdert årsakene til økt sykefravær og uførepensjon, og foreslår tiltak for å redusere utgiftene. Flertallet foreslår en løsning hvor arbeidsgiverne, staten og tilsatte skal bidra til å redusere utgiftene til sykelønn. De tilsatte skal bidra gjennom redusert sykelønn på 80 prosent de første 16 dagene. Det offentlige bidrar med skattelettelse i form av 0,5 prosent redusert trygdeavgift. Arbeidsgiverne skal bidra ved å dekke 20 prosent av sykelønnen i resten av perioden. Dette dekkes av folketrygden i dag. I tillegg skal egenmeldingen utvides til tre ganger åtte dager i året. La oss alle arbeide for å unngå dette gjennom et lavere sykefravær.

Lykke til alle og enhver!

Hans Jan Håkonsen



Lecamassene pakkes inn i fiberduk før bærelag og asfalt legges over.



Grått og støvete da lecakulene ble blåst ut på Fv 133. Spesialproduksjons Olav Kjærnås er "slangetenner".

Leca som frostsikring på fylkesveg-versting

For mange er Lecakuler noe som brukes i blomsterpotter, eller blandet med sement noe du bygger en garasje på en-to-tre med. Statens vegvesen Buskerud gjorde i høst forsøk med et nytt bruksområde: Leca som frostsikring i vegen!

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: JON HAUGE (OPTIROC AS) / INGER LISE SAGMO

Fylkesveg 133 i Sigdal er Buskeruds versting på telehiv. Hver vår går deler av vegen i oppløsning og trafikanter må snegle seg over eller forbi de verste partiene. For å ta knekken på telehivene holder det ikke med et nytt lag asfalt: Man må gå i dybden og sikre at frosten ikke går sine egne veier.

Leca under bærelaget

På fem strekninger på til sammen

300 m av Fv 133 ble Leca lagt ut som isolasjonsmateriale i høst. Først ble asfalt og bærelag, til sammen om lag 40 cm, gravd bort. Deretter ble det lagt fiberduk i veggropa før leca-kulene ble lagt ut. Lecakulene ble dekket av duk igjen før det gamle bærelaget ble lagt på toppen, og det hele ble asfaltert på nytt.

- Bruk av Leca i vegbyggings-sammenheng er ikke nytt, sier faggruppeleder Geir Refsdal på trafikkavdelingen, - men det har tidligere bare vært brukt som fyllingsmasser og ikke som isolasjonsmateriale, forklarer han.

Skumglass for to år siden

For to år siden gjorde Statens vegvesen Buskerud forsøk med såkalt skumglass som frostsikring på enkelte partier på Fv 133, og resultatene har vært gode.

- Årsaken til at vi nå gjør forsøk med Leca som frostsikringsmateriale er at det er betydelig rimeligere enn skumglass. Mens skumglass har

en pris på rundt 700 kr pr. kbm, koster Leca bare ca. 180 kr. Skumglass har likevel det fortrinn at det kan legges direkte på den gamle asfalten, mens Leca må graves ned og pakkes inn, og også legges i et litt tykkere lag enn skumglass, sier Geir Refsdal.

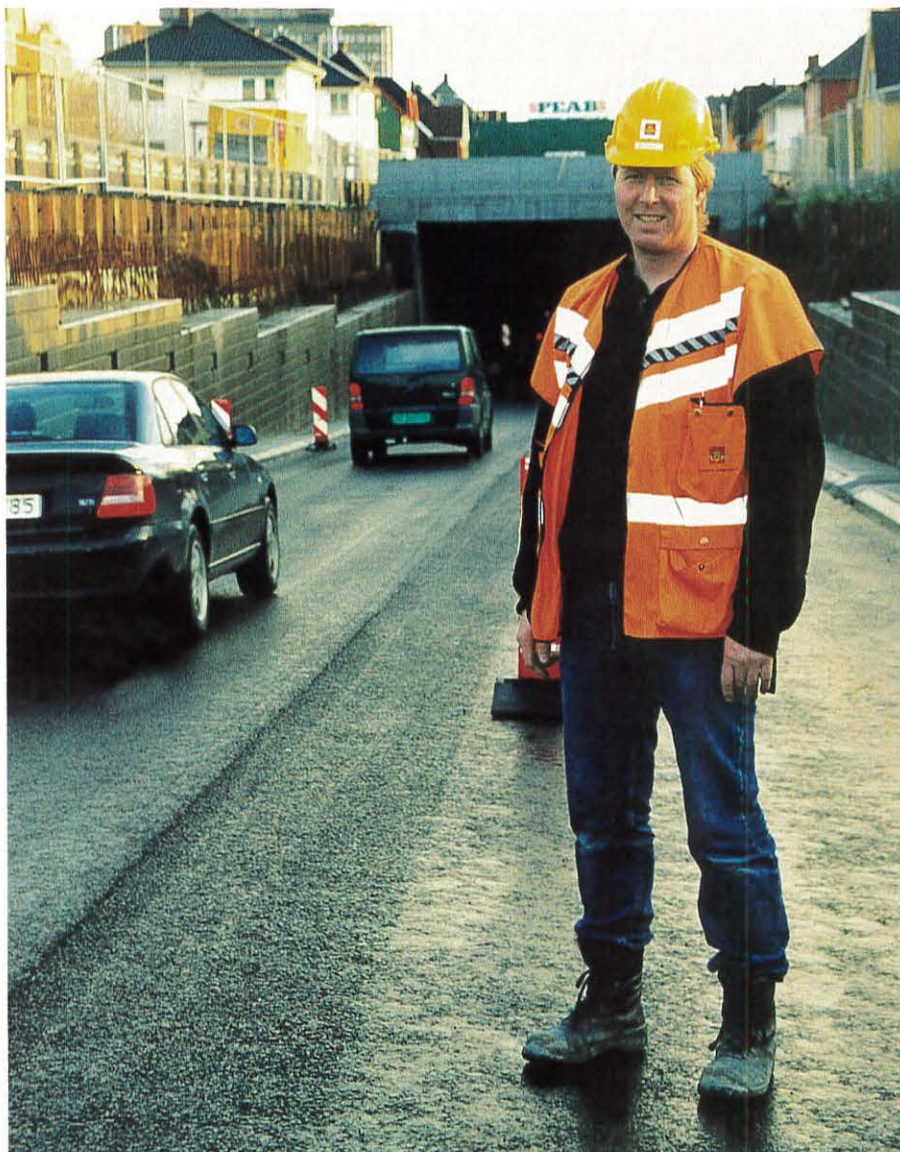
En annen forskjell er at skumglass er hundre prosent vannavstøtende, mens Leca til en viss grad er absorberende. Om dette medfører forskjell i isolasjonsevnen, gjenstår å se når teleløsningen setter inn for fullt.

Fv 133 er blitt en aldri så liten forsøkskanin når det gjelder frostsikring i kampen mot telehiv. - Vi har valgt å gjøre Leca-forsøket også her siden vi allerede har måleutstyr her. Samtidig er det greit at forsøk med ulike materialer ligger i nærheten av hverandre, da blir sammenlikningen enda enklere, mener han.

Utblåsning

Statens vegvesen Buskerud fikk forøvrig demonstrert en noe utradisjonell utleggermetode av Leca-produzenten Optiroc AS: Fra en slange koblet til bilen med Lecamassene ble kulene blåst ut! Om dette medfører et bedre resultat enn ved vanlig utlegging, får vi se når våren kommer og resultatene kan måles.

Under lokket for første gang



4

Assisterende byggeleder Odd Gulaker konstaterer at omleggingen gikk slik den skulle. Biler på vei inn mot byen kjører nå ned i tunnelen i Rosenkrantzgata...

Torsdag 23. november slapp de første bilistene ned i betongtunnelen i Rosenkrantzgata i Drammen.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

I første omgang er det kun bilister på veg inn mot byen som kan ta denne delen av det nye veganlegget i bruk. Løsningen er midlertidig, og årsaken er at Rosenkrantzgata på "tunnellokket" nå skal settes i stand. Der skal det blant annet anlegges lokalveger med fortau på begge sider

og settes opp støyskjermer. Og eierne av de 24 hagene som har fungert som europaveg over lengre tid ser helt sikkert fram til grønnere tider. Trafikken vil midlertidig gå gjennom tunnelen fram til neste sommer/høst. Omtrent midtvegs i perioden blir det trafikk på veg ut av byen som skal ledes gjennom tunnelen, mens innover trafikken flyttes opp i Rosenkrantzgata igjen.

Ved tunnelåpningen hadde flere naboer og interesserte samlet seg for å overvære innslippet. Etter de siste dobbeltsjekkene og telefonene kunne PEABs driftsleder Jesper Gräs et par minutter over klokken tolv si "vær så god" til bilisten som helt tilfeldig havnet først i køen. Rolig og forsiktig forsvant bil etter bil ned i tunnelen, og ingen ting har hittil tydet på at de ikke kom ut på den andre siden.

Da de aller første bilene ble sluppet ned gikk trafikkstrømmen jevnt og trutt, men allerede etter noen få minutter dannet det seg så smått kø. - Vil trafikken gjennom anleggsområdet gå enda tregere nå?

- Det som avgjør om det blir kø er blant annet rundkjøringen i Øvre Storgate, på den andre siden av tunnelen, men slik har det jo vært hele tiden, sier assisterende byggeleder Odd Gulaker. - Markørene vi har satt ut for å lede trafikken ned i tunnelen kan kanskje bidra til at vegbanen virker noe smalere, og det er også helt vanlig at bilistene tar det litt roligere første gang man kjører på et ukjent sted, forklarer han.

Mens bilene nå så vidt sveiper innom rundkjøringa på veg ut mot rundkjøringen i Øvre Storgate, foregår det arbeid for fullt på den andre siden inn mot Bragernestunnelen. I høst har det pågått sprenging i området mellom rundkjøringa og fjelltunnelen der det etter hvert skal bygges en betongtunnel som skal binde disse sammen. Når denne Brobyggeren leses er trolig også gjennomslaget i Bragernestunnelen et faktum, og nok en milepæl på prosjektet er passert. Den siste og store milepælen, selve åpningen, kommer først sommeren 2002.



... og kommer ut i rundkjøringa Øvre Storgate.

Høstmonsun i Buskerud

Høsten 2000 startet en ny meteorologisk tidsregning i større deler av Buskerud og Sør-Norge. For første gang siden noen kan huske eller statistikk kan vise, regnet det i bøtter og spann ikke bare i time- og dagevis, men også i uke- og månedsvis.

TEKST: KJELL WOLD

FOTO: KJELL WOLD OG OLE JOHAN BENTH



Akkurat som vi kjenner fra monsuntiden i Asia. Kanskje en liten trøst at vi nordboer ikke ble rammet alene. Store deler av Europa ble også hjem-søkt av "syndefloden" denne svamp-høsten. Og mange mye verre enn oss.

Både august og september var varmere og fuktigere enn på lenge. Men når himmelen åpnet seg gang på gang og regnet ingen ende ville ta også i oktober og november, da ble det helt Bangladesh i Buskerud. Og mens den ene flomrapporten etter den andre strømmet inn fra Ringerike, Sigdal og Drammen henfalt vi til den gamle revyvisa med Einar Rose, der noe av refrenget lyder: "Og vannet steg, og vannet steg, og....."

Heldigvis gikk ingen liv tapt i Buskerudflommene i høst, en del vegger måtte stenges og flere ras og ødeleggelses ble registrert, men vår etat kom fra ekstremhøsten med hodet over vannet bokstavelig talt.

Øverst: Også på fylkesveger i midtfylket så det slik ut flere steder.

I midten: Jernbaneundergang fylt med vann på Ringerike i oktober.

Nederst: Landmåler Roy Are Haare (t.v.) og kontrollingeniør Yngvar Haugen på padletur i Hamborgstrømtunnelen i Drammen.





Slik ser forslag til ny motorvegbru (E 18) gjennom Drammen ut.

TEKST: KJELL WOLD

ILLUSTRASJON: ARKITEKTSKAP AS

Bygggestart i 2002?

6

Går alt som Statens vegvesen Buskerud nå håper kan byggingen av ny motorvegbru i Drammen starte første halvår 2002. Men dessverre har den tiårige vegpakkehistorien i Drammen sjelden gått helt etter planene. Likevel er prosjektleder for E 18 Høvik-Frydenhaug, Kåre Fjeldstad, optimist og mye nærmere målet om ny motorvegbru nå enn noen gang, siden arbeidet med miljørevisjon av reguleringsplanen for dobbel motorvegbru fra 1972 startet i januar 1998.

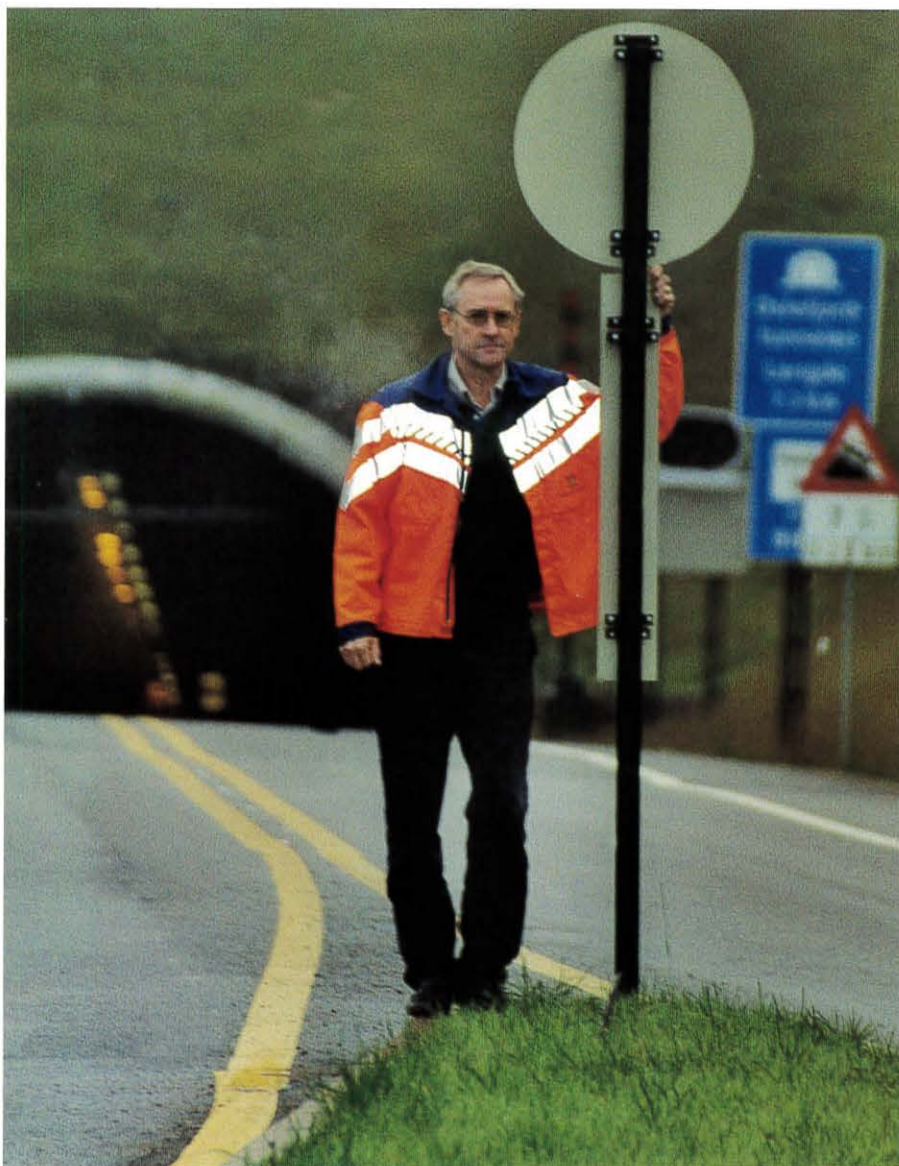
Vurdering av krysningsalternativ for ny E 18 og konsekvensanalyser i 1998 endte opp med at doubling av motorvegbrua var eneste realistiske mulighet. Fjorårets arkitektkonkurranse om ny bru resulterte i at vinnerutkastet Manhattan Transfer ble bearbeidet videre i år fram til presentasjonen av den nye fire felts brua i november. Og resultatet taler for seg selv: Det blir en helt ny dobbel motorvegbru som Statens vegvesen Buskerud ønsker å bygge. Ingen kopi av den gamle og urettferdig utskjelte. Utbyggingssjef Svein Olav Thorvik poengterer da også at den nye brua vil gi et estetisk kjempeløft for Drammen.

Den nye brua bygges oppstrøms og så tett inntil dagens bru at det med

innkledning av begge bruene vil fremstå som ei bru. Søylor og rekkverk skiftes også ut. Prislapp på ny dobbel bru anslås til +/- 575 millioner kroner.

– Ny, separat bru har mange fordeler framfor påbygging av dagens, sier prosjektleder Kåre Fjeldstad, - trafikkproblemer i byggeperioden unngås og den er mer fleksibel i forhold til drift og vedlikehold av dagens bru. Fjeldstad skisserer denne framdriftsplanen for videre arbeid med brua: Endelig forprosjekt for brua med detaljplan og kostnader fullføres i desember 2000, byggeplanen utarbeides i løpet av 2001 og sendes til kommunal behandling, anleggstart forventes første halvår 2002 og åpning 2005.

1900 dager på "Oslofjord"



- 1. oktober 1995 var min første arbeidsdag her på Verpen. Reguleringsplanen for Oslofjordforbindelsen var klar og vi startet omgående på prosjektering og anbud. I april 1997 gikk den første salven på tverrslaget i sandtaket på Storsand. Tre og et kvart år senere åpnet vi hele anlegget noen dager før tiden, forteller Eirik Øvstedal tilfreds. Bare én gang under anleggsperioden var han bekymret. Da svakhetssonen i tunnelen ble oppdaget like før jul i 1998. – Pressen ødela den jula for meg, men vi klarte likevel å ta brodden av media ved å gå raskt ut med informasjon om situasjonen. Vi løste oppgaven med omløpstunnelen og frysejobben i svakhetssonen på en fin måte og uten å tape tid. De andre utfordringene vi har møtt har vært mindre og enkle å løse.

Øvstedal synes det ellers har vært meget interessant å jobbe så mye med estetikk og miljø på veganlegget. – Vi la mye vekt på å gjøre minst mulig inngrep i naturen. Det førte blant annet til at vi tok ut en halv million kubikkmeter mindre fjell enn vi hadde beregnet. Fyllinger og skjæringer ble redusert både i antall og omfang. De store steinmassene er brukt på veganlegget, til gjenbruk i Storsand grustak og til en industrifylling i Frogn. På det meste jobbet 450 personer på den 26,5 km lange Oslofjordforbindelsen. På prosjektkontoret til Statens vegvesen i Hurum jobbet det 30 på det meste. – Jeg har mange gode minner fra de over fem årene på Oslofjord, aller best det fine samarbeidet og den gode lagånden i prosjektorganisasjonen. Det kommer jeg til å savne. Forholdet til basisorganisasjonen i Drammen har også vært det aller beste. Det gode miljøet på prosjektet kan kanskje best illustreres med at sykefraværet under hele anleggsperioden lå nede på 1% i snitt. Det forteller det meste, sier en stolt og glad Eirik Øvstedal.

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Da prosjektleder Eirik Øvstedal hadde sin siste arbeidsdag på Verpen oppunder jul, hadde Oslofjordforbindelsen og Hurum vært arbeidsplass i vel 1900 dager.

- Det var litt vemodig å stenge kontordøra her for siste gang og gå tilbake til jobben som sjefingeniør ved utbyggingsavdelingen i Vegdirektoratet, sier tunnelveteranen fra Bærum. Hans første anleggsjobb var Strynefjellsvegen i 1971. Siden Vardø-tunnelen i 1978 har han deltatt på alle de 20 undersjøiske tunnelene som er bygd i Norge. Og ikke før han inntok kontorpulten i direktoratet så er han ute og assisterer på nye, store tunnelanlegg. Denne gangen en 4,9 km lang undersjøisk tunnel på Færøyene.

Når bommen forsvinner

Kjellstadbommen på E 18 i Lier går av med pensjon ved utgangen av neste år etter drøye 26 år med innkrevning. Boder, bommer, tak og andre installasjoner skal bort, men hva skjer med området etterpå?

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Når alle bom-remedier er borte, skal E 18 anlegges som vanlig firefelts motorveg. Planene går ut på å legge vegen på venstre side av bomstasjonsarealet når du kjører i retning Drammen slik den var før bomstasjonen ble bygd i 1973.

– Uten bomstasjonen vil trafikken passere i 90 km/t her, så da får vi et helt annet trafikkbilde, sier prosjektleder for planleggingsprosessen, Kai Midtskogen. Den viktigste jobben blir dermed å finne gode løsninger

for avkjøring for trafikk til Lierbyen, bensinstasjonen og vegkroa nordfra, og for påkjøring fra disse sørover.

Samler ideer og innspill

For å få til en best og mest mulig helhetlig løsning, arrangerte Statens vegvesen Buskerud i høst et idéseminar for de nærmeste bedriftene og grunneiere, samt kommunen og fylkeskommunen. – Vi har fått mange innspill til hvordan istandsettingen kan eller bør gjøres, i det hele tatt for hvordan hele området ved Kjellstad bør utformes og utvikles. Disse skal vi arbeide videre med, og så regner vi med å legge fram en reguleringsplan til behandling før sommerferien i 2001, sier Kai Midtskogen. Han røper at alle parter er svært interessert i å få til en helhetlig løsning på området som i dag kan karakteriseres som "visuelt kaotisk". – Landskapsrommet ved bomstasjonen er stort og flott.



Prosjektleder Kai Midtskogen og prosjektmedarbeider Mill-Hege Gravem planlegger istandsetting av området ved Kjellstadbommen.

Utformingen av det er i dag ikke spesielt elegant, men nå har vi muligheten til å rydde opp, presiserer han. Istandsettingen skal finansieres med penger fra bommen, men noen pris tør ikke prosjektlederen anslå ennå.

Bedre byliv på Bragernes

Et levende bysenter med grei adkomst, hvor det er trivelig å oppholde seg og hvor trafikk-mønsteret gjør gjennomkjøring lite hensiktsmessig. Slik ser Drammen kommune og Statens vegvesen Buskerud for seg det nye Bragernes sentrum.

TEKST:
INGER LISE SAGMO

Når Strømsåstunnelen åpnes høsten 2001 og Bragernestunnelen følger etter sommeren 2002, er det klart for en betydelig reduksjon i trafikkmengden. Selv om full effekt av disse prosjektene ikke oppnås før resten av Vegpakke Drammen er ferdig utbygd, vil trafikk-tallene for Bragernes torg om snau to år være redusert fra rundt 45 000 kjøretøy pr. døgn til nær halvparten. En rekke tiltak er planlagt for å tilpasse Bragernes sentrum den nye trafikksituasjonen.

Starter sommeren 2002

45 millioner kroner av Bragernes-prosjektets midler er satt av til planlegging og gjennomføring av etterbrukstiltak på Bragernes. Disse skal i hovedsak brukes til estetisk oppgradering om omlegging til tovegs kjøresystem.

Når Bragernestunnelen åpnes for trafikk skal arbeidet med å legge til rette for tovegs kjøresystem i Strandgatene også være avsluttet. Flere kryss må blant annet bygges om for å gjøre det mulig å svinge både til høyre og venstre for trafikanter fra tverrgater. Senere er planen å gjøre det samme i Engene og Hauges gate. Samtidig som dette skjer, vil Drammen kommune utbedre vann- og avløpsanleggene i gatene for om lag 25 millioner kroner i Engene og Hauges gate. Et forslag til intensjonsavtale og kostnadsfordeling for å gjøre sammenhengende opprustingstiltak i Prins Oscars gate, Engene og Hauges gate, skal behandles i Drammen kommune før jul i år. De samarbei-



Slik forventes trafikken å fordele seg når Vegpakke Drammen er ferdig utbygd. Tallene er antall kjøretøy pr. døgn (ÅDT).

dende partene er Statens vegvesen, Drammen kommune, Drammen Energinett, Telenor Nett og UPC. Hensikten er å redusere alle partenes kostnader ved at både kabelarbeider og etterbrukstiltak utføres i samme operasjon.



Midlertidig løsning

Et snaut halvår før og etter selve avviklingen vil det bli en midlertidig løsning for trafikken gjennom bomstasjonen. Planen er å stenge noen av slusene høsten 2001, og bygge midlertidige veger uten bomsluser. Når bompenggeinnkrevningen så opphører

ved årsskiftet, ledes trafikken utenom slusene. Årsaken til at denne løsningen er nødvendig er at bilene vil ha større fart når de ikke skal stoppe og betale, og at det ikke er trygt å lede dem gjennom dagens trange sluser. Fjerning av hele bomstasjonen og endelig ombygging vil først skje utpå våren 2002.

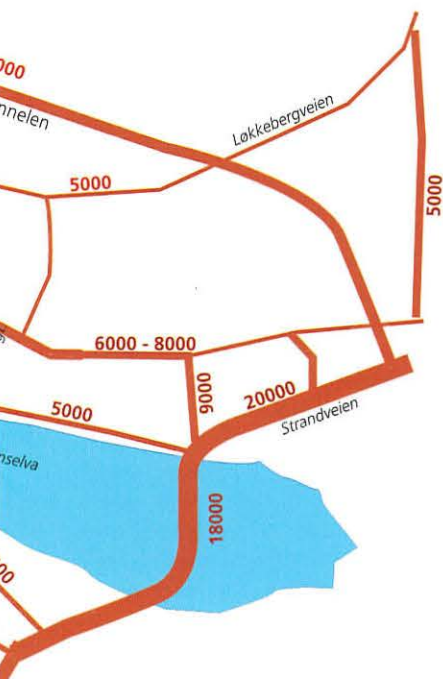
Ønsker kontrollplass

Området ved bomstasjonen har ofte vært brukt til kjøretøykontroller. Denne muligheten ønsker vegkontoret å beholde også i ettertid, og derfor ses det nå på hvordan en kontrollplass kan legges inn i planene for området som helhet. – Framfor en kontrollstasjon med bygninger og stasjonært utstyr ønsker vi å tilrettelegge et areal for bruk av mobilt kontrollutstyr, sier trafikksjef Sigurd O. Olsen. I dag er området ved bomstasjonen det eneste stedet langs E 18 mellom Oslo og grensen Vestfold/Telemark det er lagt til rette for kontrollvirksomhet. Planleggingen av en kontrollplass er i tråd med Samferdselsdepartementets strategiplan for



Ved neste årsskifte er det slutt for Kjellstadbommen i Lier.

trafiksikkerhet på veg, der det blant annet er uttrykt at det skal legges opp til økt aktivitet i forhold til tekniske utekontroller av tunge kjøretøy.



Indre sone

I etterbruksplanen for Bragernes er del av sentrum definert som en indre sone, og forskjellen på denne og ytre sone ligger i framkommeligheten for biler. I ytre sone vil det være forholdsvis grei adkomst til sentrale parkeringsanlegg ved overgangen til

indre sone, slik at biltrafikken dermed begrenses i indre sone. I indre sone skal trafikken reguleres og gatene utformes på en slik måte at for de som ikke skal inn til sentrum lønner det seg å velge Bragernestunnelen framfor sentrumsgater. Tovegs kjøremønster bidrar til reduksjon i farten og ny kantstein og brostein i ytterkanten av kjørebane gir inntrykk av at gatene blir smalere. Myke trafikanter blir i større grad prioritert ved at de raskere kan få grønt lys for å krysse gatene enn det som er tilfellet i dag med et bil- og gjennomkjøringsvennlig system. Mer rødt lys for bilistene gjør at gjennomkjøring vil bli tidsmessig lite lønnsomt.

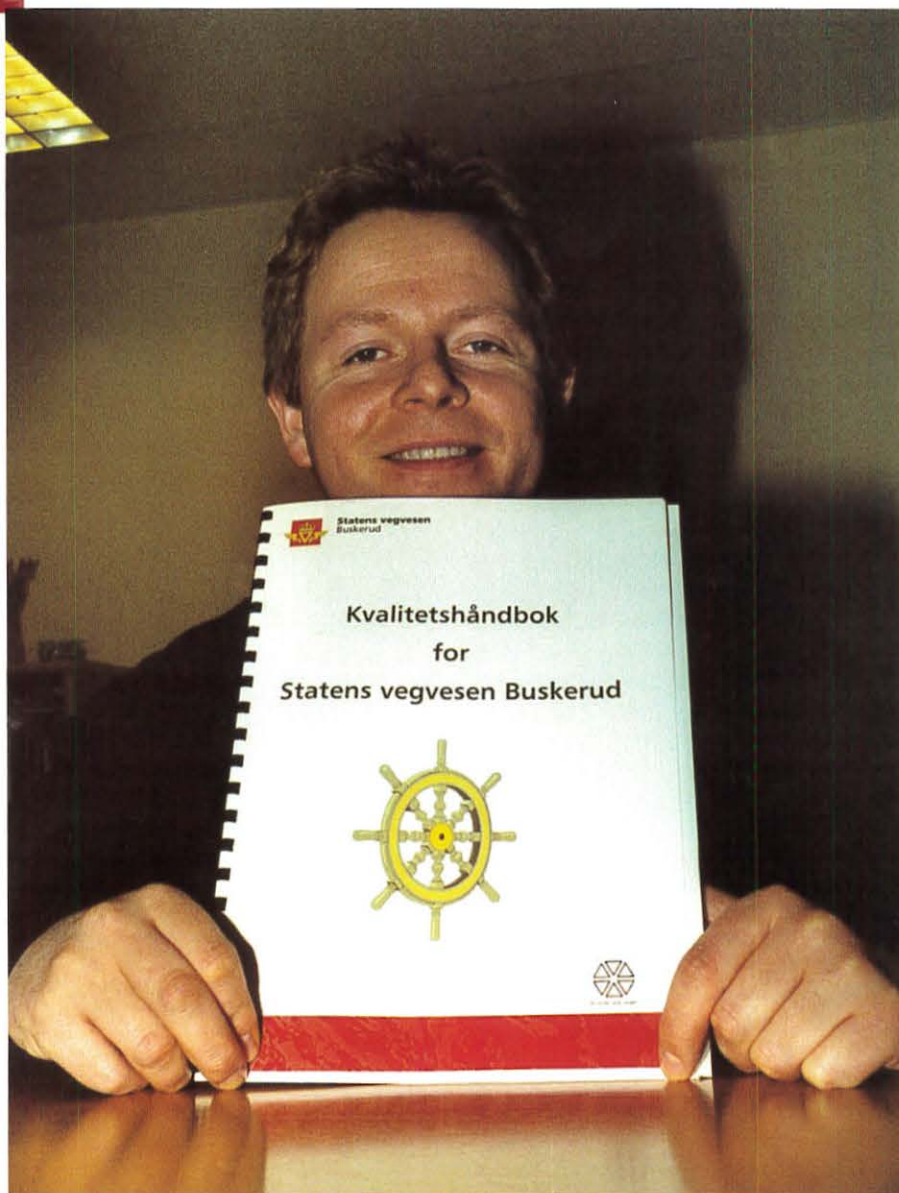
Lavere trafikkmengder fører også til mindre støy og luftforurensing. Beregninger viser blant annet at 100 flere boliger vil få et støynivå på under 35 dBA. Også antall ulykker vil bli redusert, og beregnet ulykkesreduksjon gir en samfunnsmessig besparelse på 15 millioner kroner.

Kai Midtskogen (t.v.) og Tore Wiik, fra henholdsvis Vegvesenet og Drammen kommune, planlegger etterbrukstiltak for Bragernes sentrum (foto: Kjell Wold).



Planlagt ny Prins Oscars gate mellom rundkjøringa ved Holmenbrua og Engene (Ill: Lier reklame AS).





Boka for orden i eget hus

10

Nå er den her, boka som skal sørge for at vi holder orden i eget hus: *Kvalitetshåndboka for Statens vegvesen Buskerud*. 19 sider i papirutgave eller på nett.

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Forfatter og hovedansvarlig for vår nye styrings- og forbedringsbibel er kvalitetskoordinator Per Ove Nydal i vegsjefens stab. – Håndboka inneholder vegsjefens føringer for kvalitetsstyring i Statens vegvesen Buskerud. Hensikten med retningslinjene fra vegsjefen er at vi skal plan-

legge og utføre arbeid med god kvalitet og på en slik måte at vi forebygger feil og avvik. Vi skal også bruke våre erfaringer til forbedringer og gi gode varer, tjenester og service til våre brukere, publikum.

Nydal understreker at en av hovedmålsettingene for vårt kvalitetsarbeid er å tilfredstille kundene best mulig innenfor gitte rammer og ressurser. – Våre muligheter for forbedringer i det vi gjør, og balansen mellom fornøyde kunder på den ene siden og de rammer og ressurser vi disponerer, er en av hovedutfordringene i kvalitetsarbeidet vårt, sier kvalitetskoordinatoren fra beste vestland,

Eidsdal (ved Geiranger). Statens vegvesen Buskeruds kvalitetshåndbok tar utgangspunkt i Vegdirektoratets Håndbok 144 fra mars 1996 og hensyn til den nye under utarbeidelse. Det kan bety at vår KS-håndbok må justeres noe når den nye 144 er ferdig.

Målgruppen for boka er avdelingsledere og ledere på nivået under (seksjonsledere), men den er skrevet slik at alle Statens vegvesen Buskerud-tilsatte skal ha utbytte av å lese den. – Den er ikke så detaljert at vi kan kalle den et oppslagsverk, men den forklarer hvordan kvalitetssystemet er bygd opp og fungerer, sier Per Ove Nydal. Boka omhandler Vegvesenets kvalitetspolitikk generelt og hvordan Statens vegvesen Buskeruds kvalitetssystem er bygd opp, hvordan dette skal organiseres og styres, kommandolinjer og ansvar både oppover og nedover i systemet etter linjeprinsippet. – Håndboka viser også hvordan vi organiserer våre produkter, tjenester og forvaltning. Systemet skal sikre kvaliteten på det vi gjør og leverer slik det er nedfelt i våre styrende dokumenter. Samtidig skal systemet sikre at våre mål blir oppnådd, vedlikeholdt og brukt til opplæring og forbedringer, sier Nydal

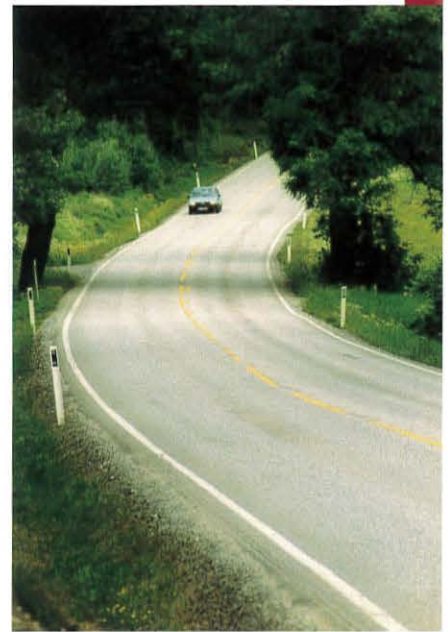
Håndboka tar også for seg hvordan etaten skal sikre at HMS og det eksterne miljø ivaretas i arbeidet. Det er tre hovednivåer i Statens vegvesen Buskeruds kvalitetssystem: 1) Vegsjefens kvalitetshåndbok som gir føringer for kvalitetsarbeidet i Statens vegvesen Buskerud, som nå er ferdig. 2) Prosedyrenivået; der vegsjef gir noen sentrale beskrivelser for hvordan noen sentrale prosesser skal gjennomføres (noe ferdig), og avdelingsledere gir beskrivelser for arbeidet på avdelingene. 3) Delprosedyrer; Seksjonslederne beskriver hvordan arbeidet gjennomføres på seksjonene slik at vegsjefens føringer og avdelingslederens beskrivelser blir oppfylt.

Kvalitetshåndboken og de prosedyrer som er ferdige ligger ute på Vegveven til Statens vegvesen Buskerud under valget "Kvalitetsstyring"

Nydal sier også at han, ved siden av å administrere kvalitetssystemet på vegne av vegsjefen, kan brukes som rådgiver overfor avdelingene og arbeide på oppdrag for de.



Ivrigt tilhørere på fylkesmannens beredskapsseminar i høst, f.v. vegsjef Eva Solvi, beredskapskoordinator Willy Bakken, prosjektleder Tore Gomo og produksjonsleder Signmund Haugen.



Rv 40 gjennom Lågendalen og Numedal er en av mange Buskerudveger som det neste halvåret skal risiko- og sårbarhetsanalyseres.

Risiko- og sårbarhetsanalyse av vegnettet

Som ledd i arbeidet med beredskapsplaner i Statens vegvesen Buskerud, skal vegseksjonen få laget en risiko- og sårbarhetsanalyse av hele vegnettet i Buskerud.

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Sintef i Trondheim er engasjert i disse analysene som skal være ferdig sommeren 2001. Risiko- og sårbarhetsanalysene skal danne grunnlag for arbeidet med trafikkberedskap.

Beredskapsplan for trafikk er én av fire delarbeider for en ny beredskapsorganisering i Statens vegvesen

Buskerud som nå foregår. Det skal lages følgende delplaner: Trafikkberedskap, beredskap for byggeprosjekter og beredskapsplan for bygg og installasjoner. Disse skal samordnes og danne grunnlag for en overordnet beredskapsplan for hele Statens vegvesen Buskerud.

Informasjon og HMS vil være et felles tema i alle gruppene. Hensikten med en samlet beredskapsplan for hele Statens vegvesen Buskerud er å ko-

ordinere beredskapsplanen for alle etatens virksomhetsområder, som hendelser på vegnettet, hendelser på egne prosjekter, bygg og installasjoner. Planen skal omfatte både varslingsrutiner og plan for beredskapsorganisering.

Ansvarlige for de fire delprosjektene er: Beredskapsorganisering: Willy Bakken, Trafikkberedskap: Liv Inger Duaas, Byggeprosjekter: Knut Erik Skogen, Bygg/installasjoner: Ingvald Bretten.



Sveio-ordfører Odd Henry Dahle holdt et lærerikt og gripende foredrag om sider av redningsarbeidet etter Sleipnerulykken.

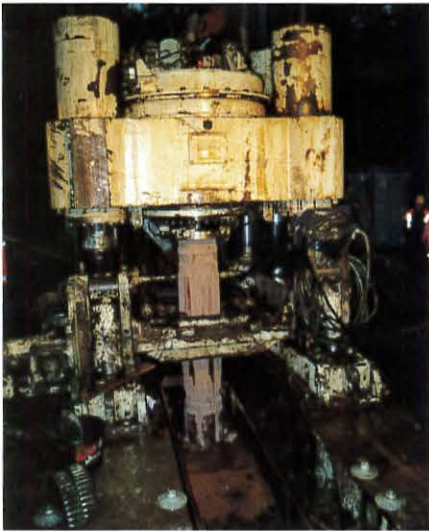
- Kriser håndteres aldri godt nok!

- Vi kan aldri bli 100% godt nok forberedt på å takle alle mulige kriser og katastrofer, sa fylkesmann i Buskerud, Jon A. Lea, da han inviterte til beredskapsseminar i Drammen i høst. Og det ga foredrag om Sleipner-, Åsta- og Lillestrømulykken det siste året gode eksempler på. Sterkest var vitnesbyrdene fra Sveio-ordfører Odd Henry Dahle om Sleipnerulyk-

ken og skadestedsleder Ove Osgjelten i Østerdalen politidistrikt om Åstaulykken.

- Grenseproblematikk både geografisk og mellom innsatsetater er alltid i fokus ved store ulykker. Det fikk vi nyttig livslærdom av, sier Sveio-ordføreren. Det er viktig både med beredskapsplaner og katastrofeøvelser. Likevel tror jeg store ulykker all-

tid vil bli kastet brått og plutselig på oss. – De som best og raskest kan hjelpe bør varsles først. Det var lærdom vi trakk av Sleipnerulykken, sa Odd Henry Dahle. – God organisering av rednings- og hjelpearbeid og god informasjon både innad og utad er nøkkelen til å takle store ulykker bra, sa Ove Osgjelten fra Åstaulykken.



Boreriggen på toppen av Bragernesåsen



Grunnen begynner å sprekke



Stein og jord kvernes i stykker

Ingeniørhistorie på Spiraltoppen

I slutten av november stod Statens vegvesen Buskerud og den svenske entreprenøren Skanska for et lite stykke ingeniørhistorie på Spiraltoppen.

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Da hadde et kjempebor med en diameter på 4,04 meter boret en 182 meter lang luftesjakt fra Bragernes-tunnelen og opp til toppen av Bragernesåsen 246 meter over havet. Og boreriggen som var plassert i et skogholt på toppen av Bragernesåsen vel 300 meter nordøst for selve Spiraltoppen hadde ikke "som normalt" boret fra toppen og ned til tunnelen, men motsatt veg.

Først ble det fra toppen boret et 31,1 centimeter bredt pilothull ned til bunnen av luftesjakten. Deretter ble boret påmontert en såkalt opprømningskrone, som boret seg sakte, men sikkert oppover den 182 meter lange og loddrette lufter- eller ventilasjonssjakten.

En grå og regntung fredags morgen i slutten av november begynte grunnen under oss bak Øvre Skanse i Bragernesåsen å riste som ved et lettere jordskjelv. Langsamt begynte jorden å slå sprekker, for deretter å brette opp i stadig større biter. Flak på flak av stein og jord ble så løftet opp og malt til grus før et digert hull i bakken gradvis kom til syne. Over fire meter bredt. Kjempetennene til boret som malte fjellet i biter kom til slutt fram i dagslys og etterlot et digert hull i bakken. På toppen av den 182 meter lange sjakten bygges det neste sommer en 15 meter høy pipe, som skal spy ut den filterrensede eksosen og luften fra Bragernes-tunnelen som settes i drift sommeren 2002.



Borekronen kommer til syne



Luftesjakten: 4,04 m bred og 182 m loddrett ned.

De mange snubletrådene

KOMMENTAR:
KJELL WOLD

Som påvist i en artikkelserie i Bro-byggeren dette året har Vegpakke Drammen hatt en lang og turbulent historie. Vi har presentert en del viktige milepæler før, under og etter pakkens «fødsel» i 1991.

Den viser blant annet at vegpakken var dømt til problemer alt i startfasen og at både statlige og lokale myndigheter har delansvar for dette. Gjennomføring av så mange og store prosjekter krever enighet over tid og samkjøring av prosesser, men interessekonflikter har tidvis bidratt til å sparke bein under framdriften på enkelte av prosjektene.

1) To forutsetninger i vegsjefens forslag til finansierings- og utbyggingsplan for nytt hovedvegssystem i Drammen i 1991 ble aldri fulgt opp: Kjellstadbommen skulle etter planen stå til utgangen av 2005 og ekstraordinære TP 10-midler (Transportplan) var forventet mer enn i første fire års periode. Lier og Stortinget sa nei til ytterligere bomforlengelse, Stortinget fulgte ikke opp TP 10-midlene. Dermed startet vegpakken i minus alt ved godkjenningen i Stortinget i 1993.

2) Planer for ny Kreftingsgate og ny Konnerudnedføring var alt godkjent før vegpakka, på 80-tallet. Drammen kommune valgte ny Konnerud-trasé i 1987, men utsatte behandlingen av reguleringsplanen som Statens vegvesen presenterte i 1990. Kreftingsgate fikk bevilgninger til oppstart i 1992 med planlagt ferdigstillelse i 1994, men Drammen sa nei i forståelse med vegkontoret.

3) Arbeidet med Transportplan for Drammen (TP) kom samtidig med planene om hovedvegutbyggingen i Drammen. Den ble både en katalysator for vegpakken, men samtidig en bremsekloss for rask vegpak-

keframdrift på grunn av sitt store omfang, sammensatte og kompliserte finansieringsopplegg.

4) Rekkefølgen og omfanget av de ti vegpakkeprosjektene ble endret flere ganger underveis i planfasen. To eller fire felt på en del av prosjektene var lenge et diskusjonstema, liksom i hvilken rekkefølge vegene skulle bygges. Dessuten var det sterk strid om valg av E 134-trasé nord eller sør for elva alt i 1991.

5) Kostnadsoverslag på enkeltprosjektene og pakkens totale ramme fra starten i 1991 på 2,1-2,5 milliarder kr var for dårlig fundert og tok blant annet lite hensyn til at mange av vegtraseene ennå ikke var valgt og dermed for dårlig kostnadsberegnet.

6) Ytre faktorer som gift i grunn, fyllplasser, grustak og endrede planforutsetninger gjorde at kostnadsoverslagene økte kraftig. Det i sin tur forsinket og fordyret også prosjektene ytterligere.

7) Bragernesprosjektet som i utgangspunktet var en tunnel fra Brakerøya til Fylkeshuset ble to prosjekter med ditto økte kostnader.

8) Drammen kommune hadde økende indre politiske stridigheter om valg av løsninger for enkelte av prosjektene. Det førte til mange kommunale omkamper om blant annet E 134 Drammen-Mjøndalen på Strømsø eller i lang Bragernestunnel.

9) Selv debatten om plassering av nytt politihus i Drammen (på Grønland) ble trukket inn som en del av vegpakkesamtalen og påvirket framdriften.

10) I 1995, to år etter Stortingets vegpakkegodkjenning, som blant annet forutsatte E 18 utvidelse fra to til fire felt med ny motorvegbru, vedtok Drammen kommune ny omkamp

om dette prosjektet. Den saken er ennå ikke løst i dag, fem år etter.

11) Stortinget har heller ikke fulgt opp sitt ansvar for framdrift på vegpakken gjennom sine årlige budsjettbevilgninger, selv om det delvis er begrunnet med forsinket planframdrift, strid og uenighet innad i Drammen.

12) Statens vegvesen Buskerud var ikke flinke nok til å oppdatere økte kostnadsoverslag på vegpakkeprosjektene ettersom nye forutsetninger kom til. Det ble heller ikke meddelt Stortinget eller Drammen kommune raskt nok.

13) Drammen kommune og Statens vegvesen Buskerud har gjennom deler av perioden ikke samarbeidet godt nok om informasjon, planlegging og framdrift på de enkelte prosjektene. Kontakten har tidvis vært preget av gjensidig mistillit og et dårlig klima.

14) Drammen kommunes forsøk de siste årene på å fraskrive seg medansvar for de problemer og forsinkelser vegpakken har kommet opp i har ikke gjort forholdet til departement og Storting enklere. Fra sentrale myndigheters side har nok stadige, lokale omkamper om enkeltprosjekter i vegpakken virket negativt for byen.

15) De lokale konfliktene om vegpakken generelt og enkeltprosjektene spesielt har svekket byens omdømme og vegpakkens interesser i mange sammenhenger. Vegpakke Drammen har faktisk uansett valg av vegløsninger mange påviselige positive effekter. Det har ofte druknet i all kranglingen. Ole Brum og Jante har dessverre satt et for sterkt preg på den lokale vegdebatten. Pressen har periodevis heller ikke vært det korrektiv i vegdebatten som den kunne vært.

The Double

Bedriftsidretten har alltid vært sentral i Brobyggeren. Både deltakelse i landeveisløp, Den store styrkeprøven, årlige ski- og fotturer i fjellet, vegcup i fotball og vårt eget arrangement Hallingkastet er blitt behørig dekket i årenes løp. Denne saken sto å lese i den første 1974-utgaven:

Tottenham, Arsenal, Strømsgodset, Buskerud vegvesen B.I.L. Berømte navn i idrettsverdenen. Alle har nemlig klart idrettsutøvernes store mål: Å vinne serie- og cupmesterskap i én og samme sesong. Det var altså det håndballaget satt igjen med etter at årets innendørs sesong var over. I vintermørket har våre lokale idrettsstjerner avfeid all mulig motstand på arenaen – alle har vært ute etter vår skalp – ingen har fått den. Ubeseiret gjen-



Cup- og seriemestere i bedriftshåndballserien 1973-74. Bak f.v. Knut Espedal, Gunnar Nærum, Svein Sønju, Tore Finnerud, Jørn Gjenmestad, Andreas Thorud og Sigurd Moen. Foran f.v.: Einar Ottesen, Roy Nielsen, Willy Bakken, Kjell Reistad og Knut Steinsvik.

nom serien, ikke et eneste poeng ble somlet bort, og da cupen var ferdigspilt sto vi igjen på valplassen i ensom majestet. En fantastisk prestasjon som spørres i vide kretser. Heder og verdighet til Svein og hans disipler.

Vi gratulerer!

Selvfølgelig benytter redaksjonen seg av muligheten til å argumentere for hvor nyttig investering av både tid og penger til slike aktiviteter er, når man ser at nesten halvparten av laget (fem av tolv) fortsatt er å finne i etatens tjeneste den dag i dag.

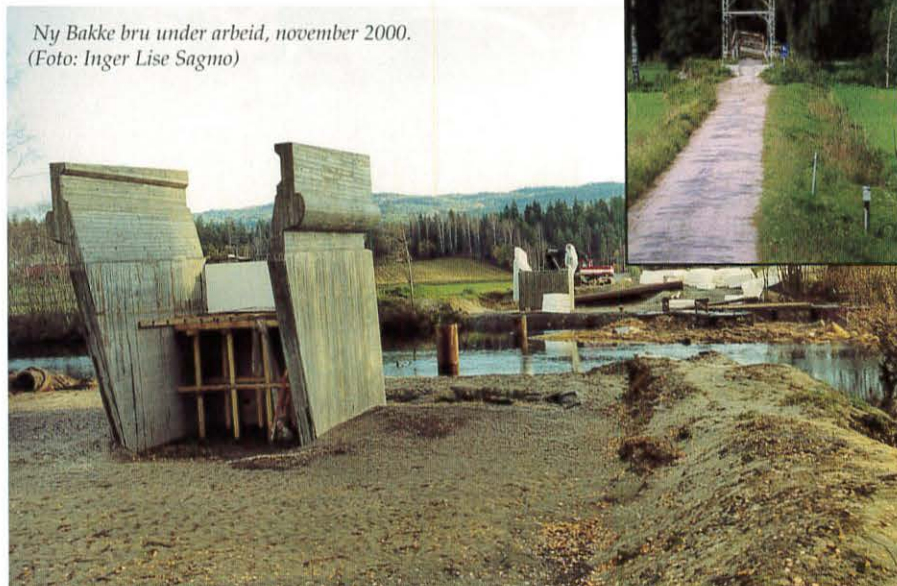
Bakke bru noe forsinket

14

Bakke bru over Simoa nord i Modum på grensen til Sigdal blir tre-fire måneder forsinket grunnet problemer med fundamentering i elvegrunnen. Arbeidet som utføres av NCC startet i august-september, men stod stille i seks uker i oktober-november, før det ble gjenopptatt midt i november. Brua skulle stått ferdig i november. Nå er ventet ferdigstillelse i februar/mars 2001. På grunn av tekniske problemer og forsinkelser blir brua som er kostnadsberegnet til vel seks millioner kroner kanskje noe dyrere. Hvor mye er ennå usikkert. Bakke bru fra 1913 forbinder Rv 287 med Fv 151 ved Simostranda. Brua har vært meget sterkt nedslitt de siste årene og ble stengt for biltrafikk i fjor.

Gamle Bakke bru fra 1913 ble stengt for trafikk sommeren 2000 (Foto: Kjell Wold)

Ny Bakke bru under arbeid, november 2000. (Foto: Inger Lise Sagmo)





I disse effektiviserings- og omstillingstider er det fort gjort at oppmerksomhet og energi blir rettet mot egne interesser, omorganisering og interne prosesser, og at samfunnet rundt oss kommer i annen rekke. Vi må ikke glemme at den viktigste grunnen til at vi driver med denne effektiviseringen er nettopp hensynet til våre kunder.

Vi skal bli mer tilgjengelige og gjøre

Fokus på kundene

det enkelt for våre kunder å få hjelp til det de har behov for, vi skal få mer penger ut på vegen i form av mer trafiksikkerhet og bedre framkommelighet og vi skal drive åpne og gode planprosesser mot kommuner og andre berørte. Samtidig skal vi skape et grunnlag for gode og trygge arbeidsplasser framover, hvor det er rom for utvikling og fornyelse.

For å få til dette tror jeg det er helt nødvendig at vi har en god dialog med kundene våre, enten det er trafikanter ute på vegen, besøkende på trafikkstasjonene eller kommuner og enkeltpersoner som vi er i kontakt med i ulike plansaker eller av andre grunner. Vi må hele tiden ha et øre for hva de synes om oss og ikke minst: Hva de forventer av oss. Det betyr ikke at kundene alltid skal få medhold, men de skal få skikkelig behandling og god begrunnelse for våre standpunkt og handlinger.

De fleste danner seg et inntrykk av en organisasjon eller etat gjennom de menneskene de møter, det betyr at alle vi som arbeider i Vegvesenet er med på å forme det inntrykket samfunnet rundt oss har av oss. Dette inntrykket er vi også med å

skape på fritiden, selv om det er det vi gjør i jobben som betyr mest.

I disse tider er det mange som mener mye om oss, det kan være både positive og negative synspunkter. Det går en gjennomgripende debatt i hele samfunnet om hvilke oppgaver og tjenester det offentlige skal ta seg av, og Statens vegvesen er et viktig element i denne debatten. Til neste år vil Stortinget debattere dette tema og fatte vedtak som kan få vidtrekkende konsekvenser for oss. For å stå styrket i denne debatten skal vi virkelig vise at vi er til for kundene og samfunnet rundt oss, og at vi lever opp til vår hensikt ved å ta ansvar for vegen og trafikken i arbeid for et bedre samfunn.

Til neste år vil vi sette kundefokus opp som et viktig satsingsområde for hele etaten, det betyr at hver enhet og hver person må tenke igjennom hvordan hun eller han møter våre kunder og samarbeidspartener og hvilket inntrykk de etterlater seg. For å lykkes med dette, må alle bidra. Dette er ikke en ekstra oppgave, men en naturlig del av alt vi gjør.

Lykke til!!
Eva Solvi



66 Statens vegvesen Buskerud-pensjonister var på en fin høsttur til Oslofjordbindelsen i september.

Fin høsttur for pensjonister

Årets høsttur for pensjonister i Statens vegvesen Buskerud gikk av stabelen 19. september med reisemål Oslofjordforbindelsen.

TEKST: FRITHJOF INDSETH
FOTO: KJELL WOLD

Den årlige høstturen som vegkontoret nå arrangerer sammen med pensjonistforeningen hadde i alt 66 deltagere, hvorav hovedbolken kom fra Hallingdal og Numedal. Og kanskje spesielt gledelig var det at 21 ledsagere deltok. Turen åpnet med mottagelse i vegkontorets kantine, velkomsttale av vegsjef Eva Solvi og enkel bevertning. Før reisefølget deretter startet turen på den nye Rv 23 gjennom Røyken, Hurum og Frogg, ble to av prosjektets tilsatte, Kjell Nykmark og Heidi Berg, med som guider. På veg gjennom de mange små og store tunneler ble det også tid

til en stopp på en av vegens flotte rasteplasser før bussene gjorde vendeveis ved Vassum. De to dyktige kjentfolkene ga oss en god innføring i hele prosjektet som har vært så vellykket. Før omvisningen var ferdig og reisefølget vendte nesa hjemover rakk vi også en tur innom Julehuset i Drøbak og middag på Skiptvedt. Pensjonistene satte umåtelig pris på at vegsjefen tok seg tid til å delta på turen. At vi fortsatt er en del av etatens personalpolitikk opplever vi som veldig positivt. Velfortjent honnør også til høstturens primus motor Anne-Karin Riise.

Korketrekkeren – *ingeniørkunst på sitt beste*



TEKST: OSKAR GJESTEMOEN

FOTO: FRA VEGVESENETS BILDESAMLING

Knuten eller Korketrekkeren i Åmot på Modum viser ingeniør- og murerkunst på sitt beste.

Anlegget var ferdig i 1923 etter mange måneders arbeid. I steinbruddet ble boring utført med håndmakt – bor og feisel. Sprengningen ble utført med krutt (låg detonasjonshastighet). De store steinblokkene ble så kilt (delt) opp til passende mursteiner ved hjelp av blekk, kiler og slegge. Framkjøring av stein foregikk som oftest med hestetransport. Muringen ble utført av drevne gråsteinsmurere med sine medhjelpere. Redskapen

som ble brukt var heisekran, slegge, spett, smyg, sett og pigg. Når store steiner skulle på plass var det som oftest tre mann med spett. En mann på hver side tok "oppløften" og en stod bak og tok "ettersetten". Basen sang på steinen med rungende røst:

«Å – samse tak karer – å hoy.
Så – kommer´n godt – å hå.
Vi - letter´n fram – å hå.
Og - rett i butt med´n – å hoy».

Redaksjonen ønsker alle lesere en riktig god jul og et godt nytt år!

