

Brobyggeren

Nr. 1 – mars 1997

27. årgang



**-Nytt system
med uendelige
muligheter**
Side 4-5

**-Har ikke sett
dagslys på over
20 år**
Side 6

**-Hektiske dager
på Geilo**
Side 8-9

**-Samarbeider
med militære
mannskaper**
Side 12-13



Statens vegvesen
Buskerud



Fellesskap og skikkelighet

*Statens vegvesen
Buskerud har iverksatt en
omfattende prosess for
å bygge etatkultur. Det
høres liksom så flott og
riktig ut, men etatkultur -
hva er nå egentlig det?*



Ikke noe annet enn måten vi gjør tingene på her hos oss. Og den måten må være preget av fellesskap og skikkelighet. Vanskeligere er det ikke.

Gjennom prosjektet "I tjeneste for samfunnet" arbeider vi med holdninger og verdier som er nødvendige for å imøtekomme både publikums og våre egne krav og forventninger.

Så langt er alt rimelig greit.

- Men har denne prosessen gitt oss det vi ville ha?

- Er dette verdt hva det koster i form av tid og penger?

Det har vi forsøkt å finne svar på. Før vi tar fatt på nye temaer knyttet til ekstern kommunikasjon og samarbeid, utvikling og lojalitet, er det gjennomført en tilbakemelding og vurdering av arbeidet med etikk og intern kommunikasjon.

Denne evalueringen gir kanskje ikke så gode svar som vi kunne ønske når det gjelder konklusjoner og aktuelle endringer, men er ellers oppløftende lesning. Engasjementet har vært stort, særlig når det gjelder diskusjon om private fordeler av stilling og arbeidsområde. Ikke slik å forstå at noen tilegner seg spesielle fordeler, snarere tvert imot. Det oppfattes som urimelig at tilsatte i Statens vegvesen skal si nei takk til mye som andre kan si ja til. Vi har også fått konstruktive innspill når det gjelder forbedring av møtevirksomheten, dvs. rutinene for innkalling, dagsorden, gjennomføring og referat. Her er det åpentbart mye å ta tak i.

Andre gode effekter:

- Ansatte har møtt vegsjefen
- Aktuelle forhold i etaten er diskutert
- Kartlegging av kompetanse
- Opplegg for lederutdanning
- Medarbeidersamtaler
- Introduksjonsopplegg for nytilsatte

Etter dette er det ikke vanskelig å gi et positivt svar på at prosessen så langt har gitt oss hva vi ville ha - og mer til, og at dette virkelig er verdt prisen.

Dermed har vi grunnlag for å gå videre med temaene ekstern kommunikasjon og samarbeid, utvikling og lojalitet. I hvilken form dette skal foregå, er ennå ikke bestemt. Vegsjefens ledermøte har oppnevnt en komité med representanter fra alle avdelinger. Denne skal om kort tid legge fram en skisse for det videre opplegg.

Til tross for kort fartstid i Statens vegvesen Buskerud er jeg personlig blitt ganske tent på dette arbeidet. Jeg er overbevist om at det er nyttig. Og som det framholdes i en rapport fra Utbyggingsavdelingen - egentlig skulle dette løpet kjøres i alle fylker.

Her bør Vegdirektoratet kjenne sin besøkesstid.

Slik sett skulle jeg gjerne ha fulgt fortsettelsen. Imidlertid forlater jeg nå både redaktørkrakken i Brobyggeren og funksjonen som informasjonsrådgiver i Statens vegvesen Buskerud, for å tiltre som informasjonssjef i Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern i Tønsberg. Med meg i bagasjen har jeg ikke bare

"I tjeneste for samfunnet", men også mange gode tanker om en stolt og trivelig etat med hyggelige og hjelpsomme kolleger.

Jeg er stygt redd jeg kommer til å savne dere.

Tor Gervin

Utgitt av

Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør

Tor Gervin

I redaksjonen

Inger Lise Sagmo

Redaksjonsråd

Hans-Jan Håkonsen
Einar Ottersen
Albert Skarstad
Erik Lysenstøen

Lay-out, repro og trykk

Drammen Grafisk a.s

Forsidebilde

Statens vegvesen Rogaland
sprenger tunnel
gjennom Strømsåsen
Foto: Rolf B. Gundersen

Opplag

1 500 eksemplarer



- Ventetiden er over, nå smeller det snart!

-Beslutningen som ble fattet 13. desember, førte til en aksellerasjon i arbeidet her ute. Det følte godt å få klarsignal, og endelig kunne vi satse for fullt på oppgaver som har gått tregt før godkjenningen, sier stabsleder Arne Gunnar Sem ved prosjektkontoret for Oslofjordforbindelsen. Nå nærmer anleggsstarten seg med stormskritt.

Fredag 13. vil kanskje framstå som en lykkedag snarere enn en ulykkesdag for prosjektstaben på Oslofjordforbindelsen. I over ett år før det endelige klarsignalet ble det etablert et prosjektkontor på Verpen ved Sætre i Hurum. Staben, som den gang besto av fem ansatte, med prosjektleder Eirik Øvstedal og stabsleder Arne Gunnar Sem i spissen, har nå vokst til 20 personer.

- Til tider har vi vært usikre, innrømmer

Eirik Øvstedal, - vi har tross alt støtt på mange ulike hindringer underveis. Blant annet tok det lang tid å få godkjent reguleringsplanen i Frogn.

Denne var i havn som den siste av alle reguleringsplanene. Arbeidet med å få på plass den fylkeskommunale garantien fra Akershus gikk heller ikke knirkefritt.

- Nå har brikkene falt på plass. Egentlig har vi vel hele tiden hatt god tro på at dette kom til å gå vår veg, sier han.

Beslutningen en akselerasjon

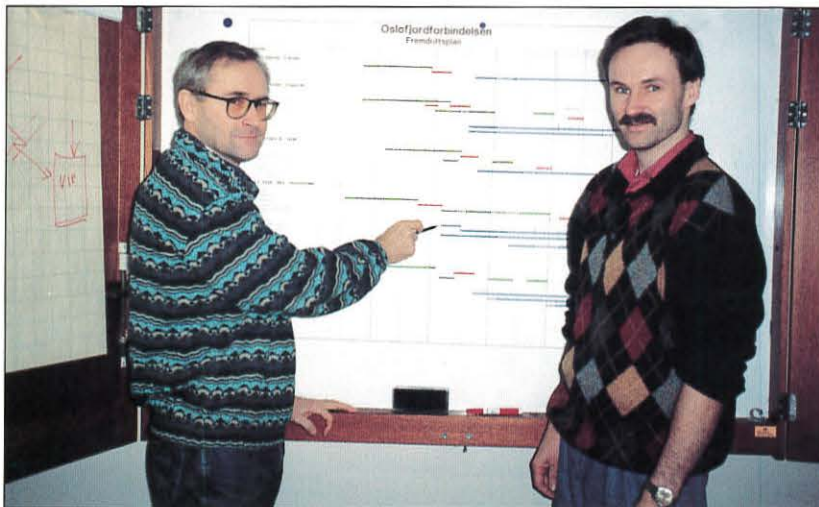
- Hva har dere gjort siden godkjenningen kom? - Vi har blant annet arbeidet med å bygge opp prosjektorganisasjonen, dvs. å tilsette folk. Denne jobben har vært mye enklere nå som gjennomføringen er en realitet. Vi regner med å ha full bemanning til sommeren. Hele prosjektorganisasjonen kommer til å bestå av 25 personer, forteller Eirik Øvstedal.

De fleste tilsatte vil ha tilholdssted på Verpen. Det vil også bli opprettet et prosjektkontor i Frogn.

Planlegging

Mye tid er brukt til å utarbeide anbudsgrunnlag for de fire parsellene utenom selve fjordtunnelen, Bjørnstad - Krokodden, Krokodden - Kongens dal, Kongens dal - Verpen og Måna - Vassum. Meningen er å komme i gang med arbeidene også på disse innen årets utgang. Det betyr at byggeplanlegging har vært en sentral arbeidsoppgave den siste tiden.

En uke etter at prosjektet fikk klarsignal, var det anbudsåpning for parsellen som inkluderer fjordtunnelen. Oppdraget gikk til Scandinavian Rock Group ANS. Den første tunnelsalven fyres av i april.



TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

Framdriftsplanen viser når arbeidene på de forskjellige parsellene tar til. Eirik Øvstedal (t.v.) og Arne Gunnar Sem ser fram til at anleggsarbeidene på fjordtunnelen starter om kort tid.

Økt informasjonsinnsats

Oslofjordforbindelsen har vakt stor interesse i media - først og fremst lokalt, men også langt utenfor Oslo-regionen.

- Vi har hatt mange henvendelser, forteller Eirik Øvstedal.

- Vi ønsker å stå fram som åpne i forhold til presse og publikum, noe vi synes vi har lyktes godt med så langt, sier han.

Informasjons-policyen på Oslofjordforbindelsen er som ellers i Statens vegvesen: Enhver svarer innenfor eget fagområde. Etter hvert som anleggsvirksomheten skrider fram, vil det stadig dukke opp nye informasjonsbehov, sier Eirik Øvstedal.

- Vi ønsker også å kunne ta imot besøksgrupper her ute på Verpen. Derfor arbeider vi nå med å innrede et eget info-rom der vi kan stille ut modeller og planer, og har muligheten til å holde møter med visning av presentasjonsmaterieell i ulike former.

Nabokontakt

Informasjon er ikke bare mediekontakt, utstillinger og foredrag. Mange enkeltpersoner vil føle usikkerhet og stille seg spørsmål - spesielt i forhold til tunnelsprengningen.

- Dette har vi tatt konsekvensen av. Vi har arrangert flere folkemøter, og vi har også tilsatt en egen "nabokontakt". Vi ønsker å få ut informasjon til de berørte i god tid før de merker noe til anleggsvirksomheten. Slik vil de være forberedt på hva som skjer, og kanskje vise større forståelse for ulempene anleggsvirksomheten forårsaker, avslutter Eirik Øvstedal. ♦



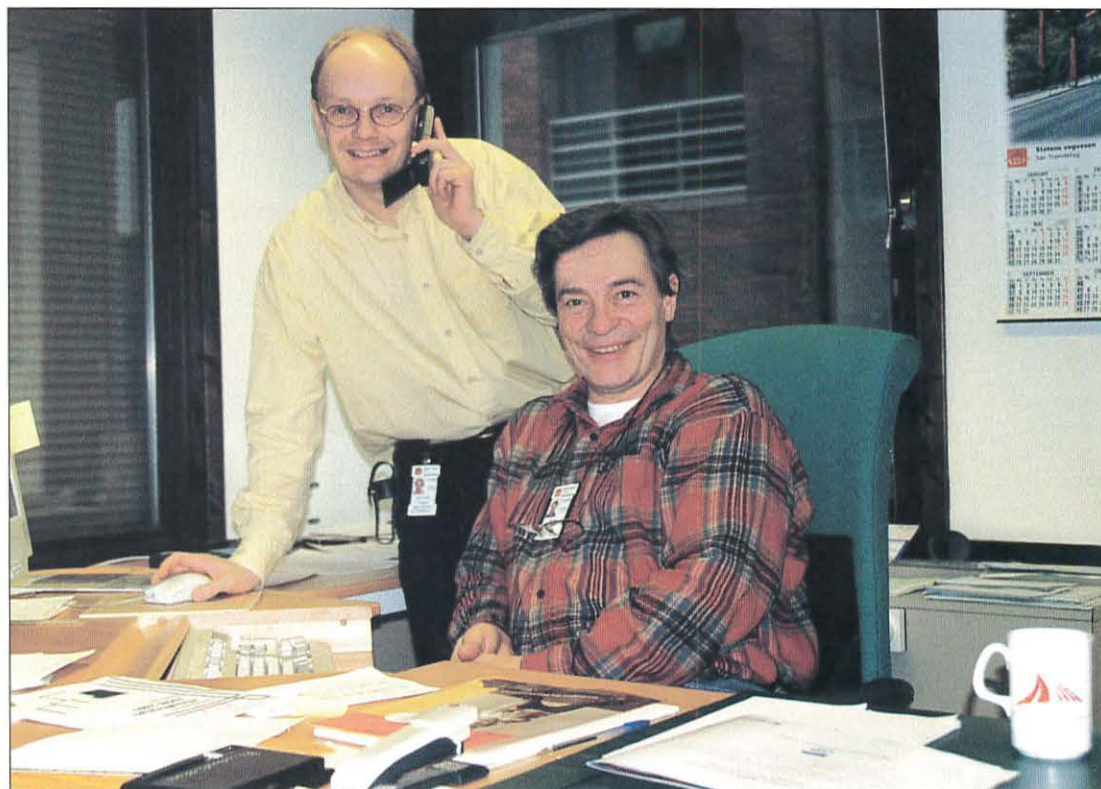
Ole Fromreide skal trekke i trådene under arbeidet med fjordtunnelen. I april begynner sprengningen av tversslaget ved Storsand.



- Klar til å møte framtidens utfordringer

Om kort tid tar Statens vegvesen Buskerud i bruk SVEIS, et nytt og omfattende datasystem. Forkortelsen står for Statens vegvesens informasjons- og saksbehandlingssystem - et system som åpner for mange og nye muligheter innen arkivering og saksbehandling.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO



Driftsansvarlig for SVEIS i Buskerud, Øyvind Furseth (t.v.), og leder av IT-seksjonen, Kjell Sylte, har kontrollen på den tekniske delen av arkiv-systemet.

Det systemet vi har brukt fram til nå - Fics - har nådd sin begrensning, forteller leder av IT-seksjonen, Kjell Sylte.

- Postmengden øker stadig. De store utfordringene ligger imidlertid i formen vi mottar og sender informasjon på. I dag kommer det aller meste som brev eller telefaks, men om få år vil dette bildet ha endret seg betraktelig. Elektronisk post er allerede langt på veg en kanal for informasjonsutveksling mellom ansatte i Statens vegvesen, sier Kjell Sylte.

Flere informasjonskanaler

Det er ikke bare etatsintern elektronisk post som vil by på utfordringer i årene som kommer. Selv om det høres utopisk ut, er vi slett ikke langt unna muligheten til å kommunisere med lyd og levende bilder via PC'en eller telefonen vår. Etterhvert som dette innarbeides, må stadig mer av denne informasjonen arkiveres, slik det gjøres med dokumenter i dag.

- Et annet moment er at papirflyten internt vil avta sterkt etter hvert. I stedet for fysisk å sende innkomne brev til saksbehandler, vil de som jobber i arkivet på sikt få muligheten til å scanne inn dokumentene direkte i SVEIS. Deretter sendes dokumentene til vedkommendes elektroniske postkasse, mens originalen kan legges direkte i arkivet, forklarer Kjell Sylte.

Ny programvare

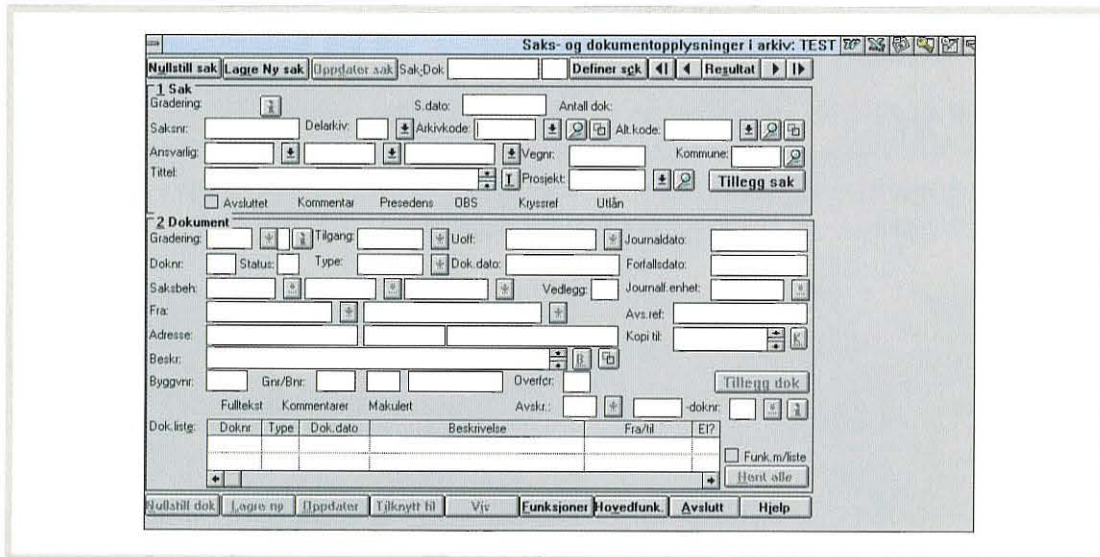
SVEIS består av mange moduler, og en del av disse vil ikke bli iverksatt før om flere år. I første omgang består jobben i å få systemet i drift, slik at arkivpersonalet og saksbehandlerne kan ta fatt på innføringen av de nye rutinene.

IT-seksjonen har klagtjort deler av maskinparken for det nye verktøyet. For at SVEIS skal kunne fungere tilfredsstillende, må PC'ene til de som skal bruke systemet få installert en ekstra programvaredel. Dette er så langt gjort på maskinene til alle arkiv-ansatte i Statens vegvesen Buskerud. Etter hvert vil det samme bli gjort med maskinene til alle saksbehandlerne som skal ta i bruk SVEIS, i alt 150-200 personer.

- Vi får også nye dokumentmaler for brev, telefakser, notater, referater mv. som skal brukes når saksbehandlerne svarer på henvendelser. Disse legges inn i Word og brukes på samme måte som dagens maler, forteller Kjell Sylte.

SVEIS skal kjøres fra en egen, ny server - en såkalt NT-server med en Oracle-database. For å arbeide mot denne basen, er det utviklet et programsystem som skal hjelpe brukerne til å kunne plassere sine saker rett i arkivet og selv hente de fram igjen derfra ved behov.

- De tekniske installeringene som kreves for å ta i bruk SVEIS er på plass. Nå er det opp til arkivpersonalet og saksbehandlerne å sette teorien ut i virkeligheten, sier Kjell Sylte.



Slik ser skjermbildet i det nye systemet ut. Her har man oversikt over sak og dokument i det samme bildet.

-Har stor tro på SVEIS

- Vi er godt i gang med forberedelsene til innføringen av SVEIS. Akkurat når vi tar i bruk det nye systemet er litt uklart, men vi håper å komme i gang før sommerferien, sier Aud Laurentz Tveit, arkivleder ved vegkontoret. Sammen med Anne Brit Steinnes er hun systemansvarlig for SVEIS i Buskerud.

Overgangen fra FICS til SVEIS har mange fordeler. For det første gir SVEIS en bedre oversikt over saker og saksgang, og det vil bli enklere å søke etter saker. For arkivpersonalet sikrer det nye systemet at ingen saker og dokumenter blir dobbeltregistrert.

Unngår dobbelt-registrering

- Alle saker blir registrert når de kommer inn til en veg- og trafikkstasjon eller et prosjektkontor. En del av disse blir sendt til vegkontoret for videre behandling. Siden vi i dag har separate systemer, er det fort gjort at saker blir registrert på to steder. Dette vil vi unngå i det nye systemet. Alle arkivene i Statens vegvesen Buskerud vil bli knyttet til én og samme base, slik at vi kan søke opp dokumenter som er kommet inn på andre steder, forklarer Aud Laurentz Tveit.

Et elektronisk arkiv for alle utgående brev vil også bli opprettet. Dette er mulig fordi SVEIS er koblet nært til Word.

Nye rutiner

- Omleggingen til SVEIS betyr store endringer i rutinevåre. I tillegg får vi et helt nytt skjerm-bilde å forholde oss til, og søkemethodene vi skal bruke er også ukjente fra før. Vi har fått installert en test-versjon av SVEIS slik at vi kan øve oss på det nye systemet før vi tar det i bruk for alvor, sier Aud Laurentz Tveit.

Alle som har arkivering som en del av jobben sin i Statens vegvesen Buskerud, var for kort tid siden på kurs med instruktør fra systemleverandøren - Siemens Nixdorf Informasjonsprodukter. Der fikk de en innføring i hvordan posten skal føres i det nye systemet. I første omgang er det bare arkivene som skal ta i bruk SVEIS. Saksbehandlerne vil ikke bli inkludert i prosessen med det første.

-Det er viktig at vi som arbeider i arkivene

lærer oss å bruke systemet godt før saksbehandlerne tar fatt på sin del, sier Aud Laurentz Tveit.

Nøkkelpersonell læres opp

Annet nøkkelpersonell er også i gang med opplæringen. To personer er allerede i gang med pedagogisk opplæring, slik at de står godt rustet når de skal ut å lære saksbehandlerne å bruke SVEIS.

- I tillegg til disse to instruktørene har vi flere brukerstøtter, forteller Merete Helgerud, som selv er en av dem.

Brakerstøttenes oppgave blir å hjelpe saksbehandlerne som står fast når også de tar i bruk SVEIS. Merete Helgerud er forberedt på at ikke alle lærer seg å bruke SVEIS på en-to-tre, men hun har stor tro på systemet.

- Hvis bare saksbehandlerne ser mulighetene som ligger i systemet, vil dette bli veldig bra, sier hun.

Både hun og Aud Laurentz Tveit er spente på hvordan overgangen vil arte seg.

- Arbeidet med SVEIS-prosjektet startet i Vegdirektoratet allerede i 1992, så nå skal det bli godt å komme i gang, sier Aud Laurentz Tveit. ♦



Anne Brit Steinnes, Merete Helgerud og Aud Laurentz Tveit har store utfordringer foran seg.



- Jobber på spreng i Strømsåsen

Klokka nærmer seg 1300. Seks mann kommer trampende inn i brakka som ligger like under motorvegbrua på Bangeløkka. Dagens første salve er gått av, og det er tid for en halotimes lunchpause mens ladden, dvs. røyken fra sprengningen, legger seg. Kaffe og brødskiver går ned på høykant. Det gjør godt med litt mat i kroppen nå - sju timer etter at arbeidsdagen tok til.

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

Matpause i brakka på Bangeløkka. Asgeir Nordtvedt (f.v.), Magnus Weltzin og Sverre Kvinneland styrker seg med brødskiver og kaffe.

Otto Lunde tar en velfortjent pause etter dagens første økt.



Strømsåstunnelen

Tunnelen er del av den nye Rv 11 mellom Drammen og Mjøndalen. Total lengde blir 3 750 m, hvorav 3 500 m er ren fjelltunnel og 250 m betongtunnel ved utløpene. før påske befant sprengningsarbeiderne seg i overkant av 1 200 m inne i fjellet fra Bangeløkka i vest. Sprengningen fra Bjørkelia i øst tok til 27. januar, og foregår nå nærmere 500 m inne i fjellet.

Den nye Rv 11 skal åpnes i år 2000, mens sprengningsarbeidene antas å være ferdige ved årsskiftet 1997-98. Disse utføres av Statens vegvesen fra Rogaland og Hordaland. Brobyggeren avla et besøk hos den gjengen som har vært her lengst - rogalandingene.

De hører til en gjeng på omlag 20 karer som det siste halvåret bokstavelig talt har jobbet på spreng inne i Strømsåsen i Drammen. De kommer fra Rogaland, og tilhører Statens vegvesens tunnel-ekspertise. De er erfarne karer som vet hva de driver med. Flere av dem har knapt sett dagslys på over 20 år - og de trives med det.

Klare arbeidsoppgaver

- Hva i all verden er det som får mennesker til å velge et yrke der arbeidsdagen forløper i støv og skitt?

- Det var vel egentlig en tilfældighet at jeg endte opp i tunnel-bransjen, forteller Sverre Kvinneland, og de andre sier seg enige.

- Tunnelen er en grei arbeidsplass, mener Magnus Weltzin.

- Det er veldig greit å ha klart definerte arbeidsoppgaver. Når vi begynner på en ny jobb, vet vi at vi skal lage en tunnel fra A til B. Dermed er det klart hva vi har å forholde oss til. Slik er det egentlig hver dag. Når vi kommer på jobb om morgenen, er det ikke nødvendig å vurdere hva som skal gjøres først og sist. Det er bare å gå løs på oppgavene der vi slapp dagen før, sier han.

- Men tunnelen er vel en farlig arbeidsplass?

- Nei, jeg opplever det ikke slik, sier

Bjørn Olsen.

- Jeg har jobbet i tunnel i over 20 år, og har ikke

vært utsatt for eller vitne til ulykker, forteller han.

Heller ingen av de andre karene kan berette om store ulykker eller skader.

Enkle kår

Karene på Bangeløkka beretter slett ikke om et liv i luksus - det blir lange og harde arbeidsdager, og enkle forhold etter arbeidstid. Når dagens skift er over, drar de «hjem» til Solbergmoen. Der bor de i en egen brakkeleir, side om side med en gjeng hordalendinger. Her har de hvert sitt rom med ei seng, et klesskap, en pult og en stol.

- Blir man ikke rotløs av å leve på denne måten?

De smaker litt på ordet og innrømmer at de kanskje ikke slår seg helt til ro, men som de sier det selv:

- Brakkeliv er nå brakkeliv - man venner seg til det og vi har det bra.

- Det er mye bedre å være her enn hjemme, sier en av karene med et flir og forklarer:

- Her slipper vi mas om oppvask og rydding. I brakka på Solbergmoen har vi to jenter som steller for oss. Vi slipper både å vaske og lage mat.

Når karene ikke arbeider, går store deler av tida med til TV-titting og avislesing i deres felles oppholdsrom inne i brakkeleiren på Solbergmoen.

- Det er begrenset hvor mye futt det er i oss etter en hel dag i tunnelen, avslutter Magnus Weltzin.



Latviske bru-spesialister

I slutten av januar hadde Statens vegvesen Buskerud besøk fra Latvia. Gjestene var fra den latviske vegadministrasjonen i Riga.

Bakgrunnen for at latvierene søker til Norge for å øke sine bru-kunnskaper, er en lang historie. Kort fortalt går den ut på at Latvia, siden staten ble selvstendig i 1991, har hatt ansvar for drift og vedlikehold av eget vegnett. Det store problemet i denne sammenhengen er at alle vegadministrative oppgaver fram til 1991 ble ivaretatt av Sovjetunionen. Latvisk vegadministrasjon har i så måte stått overfor store utfordringer de siste årene.

- Et stort problem for latvierne er at så godt som alle bruene i landet stammer fra Sovjet-perioden. Nå må latvierne selv vedlikeholde disse, men de har liten erfaring med å lage egne anbudsgrunnlag og med kontraktsoppfølging, forteller Rune Langestrand, faggrupeleder ved byggeseksjonen.

Bruvedlikehold var derfor var et av hovedtemaene under besøket. Den første dagen ble blant annet brukt til demonstrasjon av bruforvaltningssystemet Brutus. Her fikk gjestene demonstrert hvordan skader og reparasjoner på alle bruene i Buskerud registreres. Systemet gir en helhetlig tilstandsoversikt og et godt grunnlag for prioritering av arbeidsoppgaver.

- Det gjestene var aller mest interessert i, var hvordan vi utarbeider anbudsgrunnlag for vedlikeholdsoppgaver, fortsetter Rune Langestrand.

- Vi brukte derfor mye tid til å gå gjennom denne prosessen ned til minste detalj. Gjestene noterte ivrig og fikk med seg noen anbuds-eksempler hjem. For å være på den sikre siden kjøpte de også med seg norsk-engelske og norsk-



TEKST OG FOTO:

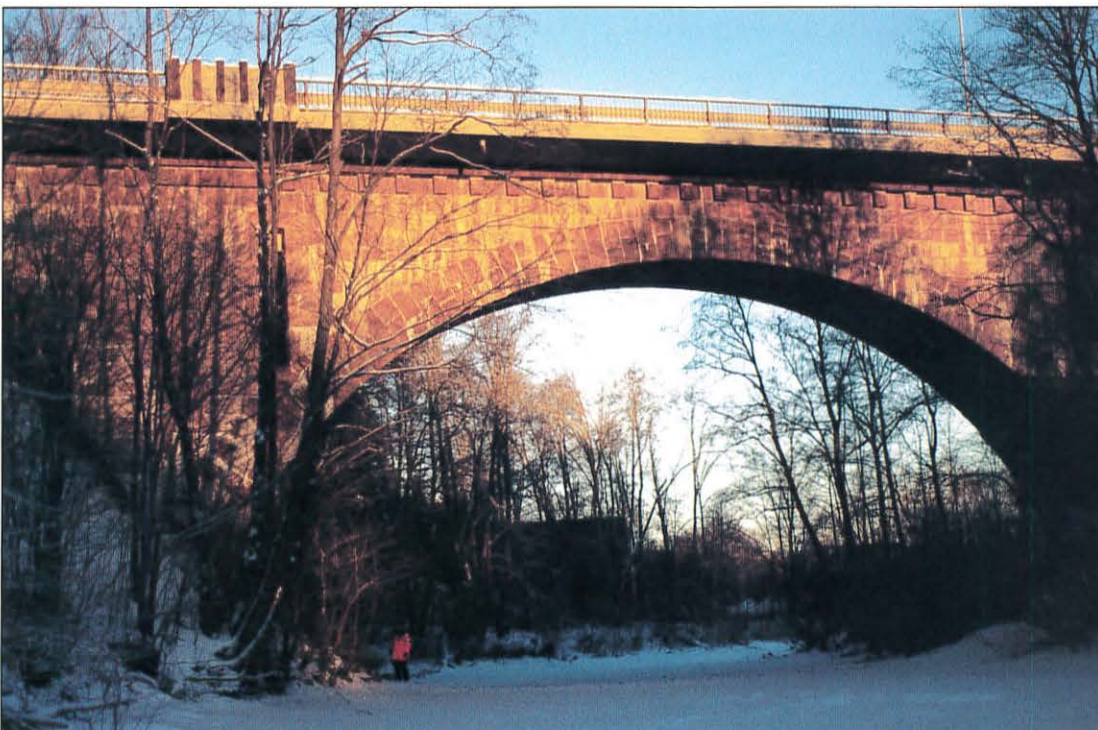
INGER LISE SAGMO

Motorvegbrua på E 18 blir tatt nærmere i øyensyn av f.v. Laila Adamsone, Maris Babans, Ainars Pæglitis, Arve Aaby, Svein Werner Sundquist, Rune Langestrand og Ilmars Jurka.

tyske ordbøker, sier han - tydelig fornøyd med responsen.

Den andre dagen av besøket ble tilbragt ute i felten. Sammen med Rune Langestrand og Svein Werner Sundquist fra faggruppe bru og tidligere bruansvarlig (nå driftsbyggansvarlig) Arve Aaby, fikk gjestene en rundtur i fylket.

- I løpet av dagen rakk vi over mange og ulike bruer. Gjestene var ivrige etter å få høre mest mulig om praktisk vedlikehold. Av størst interesse var likevel forsterkingsmetoder vi har brukt på forskjellige typer skader, sier Rune Langestrand. ◆



Fram til 1990 var Lier bru en jernbanebru. Nå er den imidlertid en del av Rv 285, og består av et betongdekke som ligger oppå det gamle steinhvelvet.



Jo mere vær, jo flere telefoner

Dersom du ringer 32 09 06 31, kommer du til «Vegmelding Hardangervidda - Aurlandsvegen, opplysning vinterberedskap.» Eller enklere: Til vegmeldingssentralen på Geilo.

TEKST OG FOTO:

SIGMUND KRØVEL-VELLE



Sonja Bekkestad (t.v.) og Oddveig Haugen hadde hendene fulle under uværet i månedsskiftet i februar-mars. Guttorm Nørstebø jobber også ved sentralen, men hadde fri da bildet ble tatt.

Sentralen er til enhver tid oppdatert på føre- og kjøreforholdene på 11 riksvegstrækninger i Buskerud. Men i praksis er dette først og fremst en sentral som betjener trafikantene på høyfjellsstrekningene Rv 7 over Hardangervidda, Rv 50 Hol - Aurland, Rv 52 over Hemsedalsfjellet og i noen grad også Rv 40 over Dagalifjellet.

Stengte veier

I vinter har de ansatte hatt nok å gjøre. Urolige værforhold har forårsaket mye stengning og kolonnekjøring, og dermed stor pågang fra publikum.

I månedsskiftet februar-mars var det ekstra travelt. Da slo uværet til for fullt i høyfjellet.

- Riksveg 7 måtte stenge lørdag 1. mars og var fremdeles ikke åpnet torsdag 6. mars, forteller Oddveig Haugen. Rv 50 var stengt fra lørdag kveld 1. mars til tirsdag morgen 4. mars, med en kort periode med kolonnekjøring søndag 2. mars. I tillegg var det kolonnekjøring på Rv 52 store deler av helgen.

Dette uværet falt sammen med avslutningen av vinterferien på Vestlandet. På Myrland var det kilometerlange køer på Rv 50 av feriefamilier som skulle hjem. Noen sto der hele søndagen i påvente av kolonne. Men klokka 17 om ettermiddagen ble veien stengt, og bilistene dirigert hjem via kolonnekjøring over Hemsedalsfjellet til Lærdal, Sogndal og Lavik – en omvei til Bergen på flere timer. Trolig en frisk ferieavslutning som mange vil huske, og enkelte kanskje helst ville vært foruten.

Varm telefon

Trafikken på fjellmeldingssentralen var tilsvarende stor. Telefonen glødet flere dager i strekk. Fra fredag 28. februar til tirsdag 4. mars logget sentralen inn 1 134 forespørsler, med søndagen som den store toppen - da ringte 346 trafikanter.

- De aller fleste telefonene er hyggelige. Trafikantene spør om vær og føre og er fornøyde med det svaret de får. Noen skal vite «alt», dvs. hvor lang ventetid det blir, hvor lang tid kolonne-



nen tar, osv. Det har vi ingen muligheter til å svare på. Hvis en kolonne går greit, blir det kort ventetid og raskere avvikling. Men hvis en bil kjører seg fast, blir det straks problemer. Og i fjellet er problemer ensbetydende med ventetid, sier Oddveig Haugen og Sonja Bekkestad, som sammen med Guttorm Nørstebø betjener sentralen fra 0530 om morgenen til 2100 om kvelden. De kan lese av vind og temperatur på fem automatiske målestasjoner i fjellet, og får flere ganger daglig melding fra Vegvesenets mannskaper over hele fylket.

Lage middag?

Når kolonner kjører seg fast i fjellet, øker aktiviteten på telefonen. Da ringer først de som sitter i bilene. Senere ringer familien til de som sitter fast, og lurar på hvordan det går...

Noen samtaler avslører at det kan røyne på å være trafikant under slike forhold.

- Mange barnefamilier er opptatt av å komme seg fortrest mulig over fjellet. Og å måtte vente timevis med små barn i bil er selvsagt en prøvelse. Noen "episoder" på telefonen har ikke forekommet, men en kvinnelig bilist som ble stående, forlangte en gang at Vegvesenet skulle dekke hotellovernatting for familien så lenge veiene var stengt, sier Oddveig Haugen.

- Tungtransportsjåførene er regelmessige kunder ved sentralen. De kjører ofte over fjellet og spør om vær og føre. Hvis de blir stående, tar de det som regel med godt humør. Det er slett ikke uvanlig at de ringer fra Rv 50 på Myrland og ber oss komme og koke middag mens de venter, sier Sonja Bekkestad. Siden vi ikke har anledning til å reise fra sentralen, må vi istedet anbefale varm pølse på bensinstasjonen.

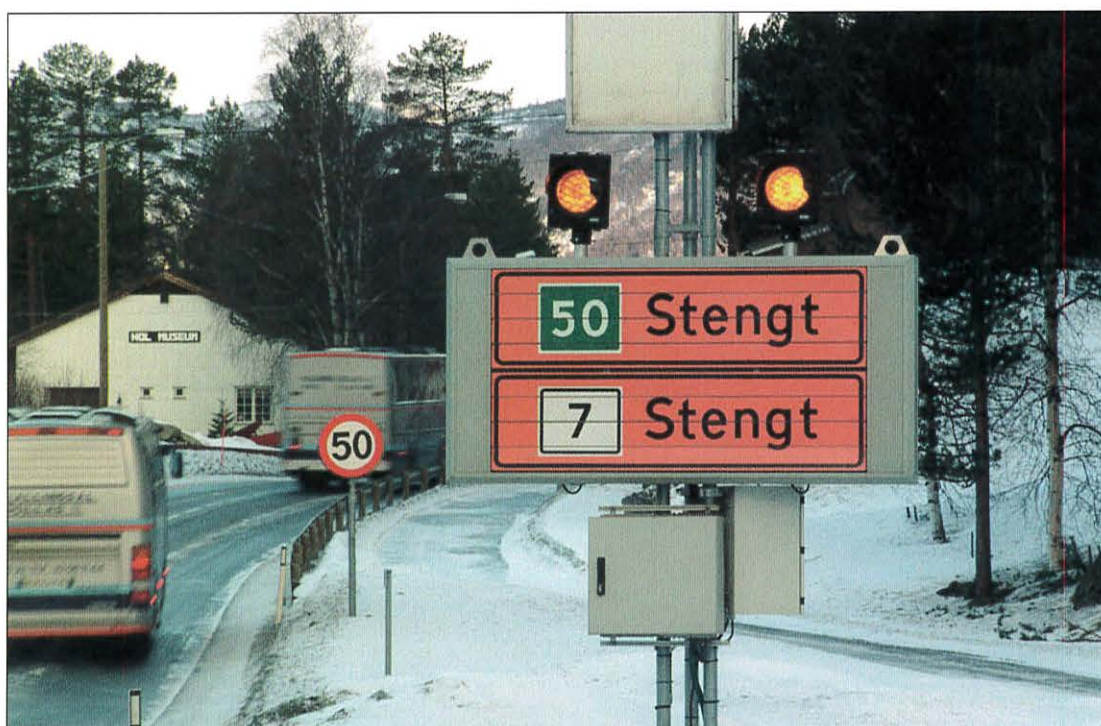
Kjetting?

- En finsk transportør ringer stadig fra Finland for å spørre om vær og føre. Han har flere biler som kjører fast over fjellet. Vi har funnet ut at han er den eneste som kan svensk, og at han formidler svaret videre til sine finsktalende sjåførere, som selv ikke klarer å gjøre seg forstått, sier de to damene.

- Andre telefoner fra lastebilsjåførere får oss til å undres over yrkeskompetansen i transportbransjen. Det er slett ikke uvanlig at de ringer fra Hagafoss og spør oss om hvordan de skal laste for å komme over fjellet. Det er jo litt underlig at de ikke har tenkt på det før. Men vi har etter hvert lært å si at da må de laste det tyngste over drivhjulene og heise opp boggien, sier Sonja Bekkestad.

- Et annet vanlig spørsmål er "må vi legge på kjetting?" Det spørsmålet har vi ikke lov til å svare på. Vi kan bare fortelle hva slags vær og føre det er, og så er det opp til sjåføren å sko bilen etter forholdene, sier Oddveig Haugen før telefonen ringer. En trafikant skal over fjellet og spør om føret.

- Det er ikke tvil om at sentralen fyller et viktig behov. Den sysselsetter dessuten tre personer på skift i vintersesongen. Dessverre lever vi på nåde fra år til år, og vet ikke om vi får ny jobb neste vinter. Denne usikkerheten er tung å leve med, sier Sonja Bekkestad. ♦



Stengte veier i høyfjellet betyr økt trafikk på vegmeldingssentralen på Geilo. Dette er fra skilttavlen på Rv 7 ved Hagafoss.



Nytt introduksjonsopplegg for nytilsatte

I løpet av 1996 ble det tilsatt omlag 100 nye medarbeidere i Statens vegvesen Buskerud. Nesten like mange forventes i inneværende år. For Statens vegvesen Buskerud er det viktig ikke bare å gjøre riktig valg blant mange søkere. Minst like viktig er det at alle nytilsatte blir mottatt slik at de raskest mulig blir fullt ut operative og trives i sin nye jobb.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO



Finn Zachariasen forklarer nytilsatt Anne Gamborg hvordan sjekklister skal fungere.

Ved vegkontoret i Drammen arbeides det nå med et nytt introduksjonsopplegg som skal sikre at nye arbeidstakere blir godt mottatt når de begynner i sin nye jobb.

Sjekklister

- En viktig del av opplegget er en sjekklister som sikrer at den nytilsatte får riktig informasjon til riktig tid, forteller Finn Zachariasen ved personalseksjonen.

Han presiserer at introduksjon av nytilsatte er et lederansvar, og det er derfor den enkelte overordnede som skal sørge for at lista blir fulgt. Det betyr ikke at den overordnede skal gjennomføre alle punktene på lista, men snarere være en veileder som sørger for at den nye arbeidstakeren får nødvendig informasjon fra rette vedkommende.

- Tanken er at sjekklister skal fungere som en slags huskeliste - både for nytilsatte og ledere. Blant annet skal det gå klart fram hvem som skal sørge for omvisning på arbeidsplassen, utfylling av nødvendige papirer, utlevering av arbeidstøy, orientering om ulike rutiner og bestemmelser, og ellers alt som er nødvendig å vite for å kunne fungere i jobben, sier Finn Zachariasen.

Han forklarer at det er utarbeidet en egen sjekklister for tilsetninger i utedriften. Alle andre får en felles liste med muligheter for tilpasninger.

Oppfølging i prøvetiden

Alle som blir tilsatt i etaten har en prøvetid på seks måneder.

- For at denne prøveperioden skal ha noen som helst hensikt, er det viktig at nytilsatte og ledere bruker den aktivt. Det bør gjennomføres minst to medarbeidersamtaler i perioden, en etter den første måneden og en etter fem måneder, sier Finn Zachariasen. De skal være en mulighet for både arbeidstaker og arbeidsgiver til å si fra om forhold man ikke er fornøyd med, slik at disse kan rettes opp så fort som mulig. Samtalene vil være et viktig grunnlag når arbeidsgiveren skal ta stilling til fast tilsettelse av arbeidstakeren.

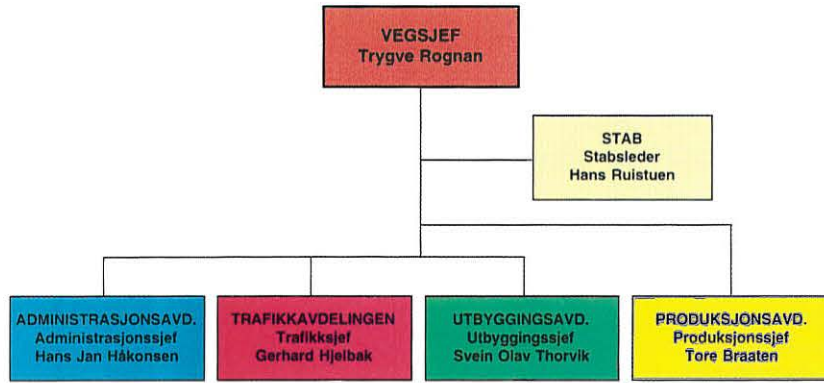
Oversikt over organisasjonen

Alle nye arbeidstakere skal få en grunnleggende innføring i hvordan Statens vegvesen Buskerud er oppbygd og hva de forskjellige avdelingene gjør. Derfor er oppdaterte organisasjonskart en viktig del av arbeidet.

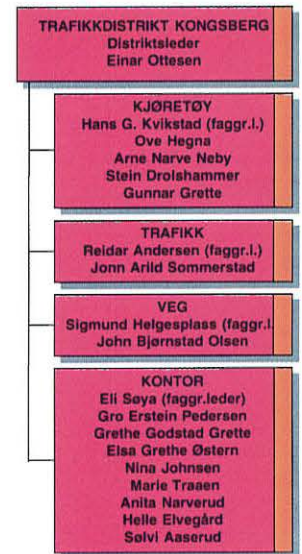
- Mye tid har derfor gått med til å samle inn opplysninger om hva tilsatte i hele organisasjonen gjør, forteller Anita Agersten Sylte. Hun jobber med å sette disse opplysningene i system.

- Vi har fått inn mye stoff allerede, så dette ser svært lovende ut, sier hun fornøyd.

Det er laget både en grov oversikt over hvilke



Organisasjonekartene gir en oversikt over etatens hovedinndelinger. De går også i detalj på den enkelte avdeling, seksjon, faggruppe mv.



avdelinger som finnes og hva som er deres hovedoppgaver, og en detaljert oversikt over hvem som gjør hva i hver enkelt avdeling. Slik er det mulig å først skaffe seg en generell oversikt over organisasjonen, for siden å kunne gå nærmere inn på detaljene når man har behov for det.

Papirutgave først

- På sikt håper vi å få laget en elektronisk versjon, men dette ligger noe fram i tid ennå, opplyser Finn Zachariasen.

- I første omgang vil vi trykke opp alt nødvendig materiale og fordele introduksjonspakken til alle veg- og trafikkstasjonene, prosjektkontorene og avdelingene på vegkontoret. Det vil også bli gitt veiledning til alle ledere i hvordan man får mest mulig ut av introduksjonsopplegget, sier Finn Zachariasen.

I tillegg til sjekklister og organisasjonskart, vil introduksjonspakken også inneholde kart over fylket og de fire produksjonsområdene og trafikkdistriktene. En egen del med historiske fakta om hvordan organisasjonen har utviklet seg opp gjennom tidene, ligger også klar. Det samme gjør en oversikt over velferdstilbud og sportsaktiviteter. Introduksjonspakken skal ut til avdelingene i april. Tiden fram til 1. september blir en prøveperiode der det er åpent for innspill og endringer som det blir tatt hensyn til når innholdet skal legges ut på et framtidig intranett.

Finn Zachariasen legger til at opplegget skal være et supplement og slett ingen erstatning for "info-dagene" som er blitt arrangert for nytilsatte et par ganger i året.

- Disse vil bli arrangert som før, avslutter han.

Kråkeprisen 1996 til Gunnar Gran

- Årets Kråkeprisvinner har blant annet lagt vekt på informasjon overfor enkeltpersoner i en vanskelig periode, og har vist vilje til å sette seg inn i deres situasjon. Han sto fram som vegvesenets frontfigur ved den turbulente anleggsstarten på Bangeløkka, og bidro til å skape forståelse for de oppgavene Vegvesenet utfører i samfunnets tjeneste.

Slik lød deler av juryens begrunnelse for tildelingen av Kråkeprisen 1996. Prisvinneren for dette året ble produksjonsleder Gunnar Gran, ansatt på Rv 11-utbyggingen mellom Drammen og Mjøndalen.

Tildelingen fant sted på prosjektkontoret på Langum, der en noe overrasket Gunnar Gran fikk overrakt diplom og et tinnbeger fra Kråkepris-komiteén ved Trygve Rognan i spissen. I tillegg til vegsjefen har komiteén bestått av stabsleder Hans Ruistuen og tidligere informasjonsleder Willy Bakken.

Kråkeprisen ble innstiftet i 1995, og går til ansatte som har skjøttet sin informasjonsplikt på en særdeles god måte. Fjorårets prisvinner har spesielt etterlevet prinsippene om aktiv informasjon og informasjon på mottakernes premisser. I sin tale til prisvinneren la vegsjefen særlig vekt på hvordan Gunnar Gran bevisst og aktivt brukte

media til å imøtegå uriktige påstander som ble rettet mot Statens vegvesen Buskerud i fjor sommer.

En tydelig glad Gunnar Gran framsa sin takk til komiteén, og presiserte samtidig betydningen av arbeidet til alle de han jobbet sammen med bak kulissene i den tøffe perioden.

Fra 1997 utvides Kråkeprisen til å omfatte mer enn informasjonsinnsats - til alle de temaer som omfattes av "I tjeneste for samfunnet."



Gunnar Gran fikk Kråkeprisen 1996 for sin informasjonsinnsats i forbindelse med anleggsstarten på Bangeløkka.



I serien med presentasjoner av de fire trafikkdistriktene og produksjonsområdene, avslutter vi i dette nummeret med Ringerike.

Ringerike trafikkdistrikt og produksjonsområde

Ringerike trafikkdistrikt og produksjonsområde omfatter de fem kommunene Krødsherad, Hole, Modum, Sigdal og Ringerike. Distriktet er et knutepunkt for trafikken til dalførene Hallingdal, Ådalen og Sigdal, og Hønefoss forbindes nok av mange med kø og trafikk-kork på de store utfartsdage. I vinter har distriktet gjort seg særlig

bemerket på grunn av mange elg-ulykker.

E 16 er den mest trafikkerte vegen som går gjennom området, men også Rv 7 er en viktig ferdselsåre. Ringerike distrikt består av mye lavland, men grenser også opp mot høyfjellsområder. Veg- og trafikkstasjonen ligger på Hensmoen ved Hønefoss.

TEKST:

INGER LISE SAGMO

FOTO:

ROLF B. GUNDERSEN

Produksjon stilte mannsterke opp! Fv. Tom Sørensen, Arne Weltzin, Ole Martin Hagen, Truls Larsen, Leif Haug, Leif Moen, Øistein Tangen, Truls Bentehaugen, Torhild Flaskerud, Egil Benth, Ove Sletaker, Øystein Langhelle, Terje Laupet, Harald Roa og Arne Sandum.



Trafikk- og produksjonsavdelingene på Hønefoss har holdt til på samme sted i over ti år. Både distriktsleder Per Kr. Rotherud og produksjonsleder Arne Weltzin synes at felles lokaler har vært en stor fordel de to siste årene. Begge gikk inn i nye stillinger da Det nye Vegvesenet trådte i kraft, og følte at åpenheten og samarbeidet mellom Trafikk og Produksjon på Hensmoen var en viktig del av innkjøringsfasen.

Mye kurs- og møtevirksomhet

Hvordan er kontakten med vegkontoret?

- Vi er ikke akkurat blitt nedrent av besøk derfra, men det føles ikke som noe stort problem. Både Per Kr. Rotherud og jeg arbeidet der før vi kom hit, og siden vi har beholdt nettverket vårt derfra, føler vi at vi har den nødvendige kontakten med vegkontoret i Drammen, sier Arne Weltzin.

- Et større problem er det at vi stadig er ute på møter og kurs. Jeg skulle gjerne tilbragt mer tid her på veg- og trafikkstasjonen, sier Per Kr. Rotherud. Både han og Arne Weltzin synes det blir vel mye reising til tider.

- Jeg tenker ikke bare på at det blir lite tid til andre gjøremål. Det er også en uheldig situasjon for de andre som jobber her, sier Per Kr. Rotherud.

- Jeg føler at det er viktig å være tilstede, særlig i perioder med endringer og usikkerhet, fortsetter han, og Arne Weltzin er enig.

Samtidig som de vil være mest mulig tilgjengelig for de som de arbeider sammen med, er kursene og møtene viktige. Både Per Kr. Rotherud og

Arne Weltzin regner med at noe av denne aktiviteten vil avta, siden mye er knyttet til omorganiseringen. Begge fikk nye arbeidsoppgaver innen ukjente fagområder. Per Kr. Rotherud kom fra trafikkavdelingen på vegkontoret, og manglet erfaringer og kunnskap om vegdelen av den jobben han har nå. Arne Weltzin hadde erfaring fra anleggsvirksomhet, men hadde lite grunnlag for arbeid innen drift og vedlikehold.

Begge uttrykker stor nytte av sine medarbeidere på veg- og trafikkstasjonen. Erfaringene og kunnskapene de selv mangler, er det heldigvis andre som har.

- En fordel i en slik situasjon er at medvirkingen fra alle ansatte må bli stor. Det er igjen et viktig element for å utvikle god lagånd, mener Arne Weltzin og Per Kr. Rotherud.

Samarbeid med militæret

I Ringerike distrikt ligger det to militærleire, Hvalsmoen og Helgelandsmoen, som Vegvesenet har mye kontakt med.

- Vi kjører ofte følgebiler for militære kjøre-

Fakta om Ringerike distrikt

Areal: 3 490 km²
Innbyggere: 50 000
Kjøretøyer: 47 000

Vegnett
Riksveger: 350 km
Fylkesveger: 370 km
Gang- og sykkelveger: 69 km

Distriktsleder:
Per Kr. Rotherud
Antall ansatte i trafikkdistriktet: 21

Produksjonsleder:
Arne Weltzin
Antall ansatte i produksjonsområdet: 40



tøyer, og vi er sensorer på førerprøvene for mange store kjøretøyer, forteller Per Kr. Rotherud.

Kontakten med militærleirene er god også på andre områder. Blant annet gjelder det i forhold til de mange unge, mannlige bilførerne. Disse er som kjent regnet som en risikogruppe i trafikken, og Per Kr. Rotherud forteller at det gjøres en innsats i forhold til dette. Statens vegvesen har flere ganger vært på besøk i leirene med budskap om trafiksikkerhet.

Vegvesenet på Ringerike samarbeider med Forsvaret også på andre arenaer.

- Mannskaper fra Hvalsmoen har blant annet hjulpet oss med å bygge 500 m gang- og sykkelveg langs Rv 35 i 1996. Bakgrunnen for dette samarbeidet var at vi hverken hadde tid eller penger, men med hjelp fra Hvalsmoen ble det mulig, forklarer Arne Weltzin.

- Arbeidet ble ledet av oss og utført av de militære. Vi betalte for alle materialene og bruk av militære maskiner, mens arbeidskraften var helt gratis. Forsvarets gevinst var øvelse i å anlegge veg - samt at de fikk en tryggere strekning mellom Hvalsmoen og Nærstad, forteller han.

God innsats i 1996

1996 var i følge lederne på Ringerike et godt år. De synes de har fått gjort det de skulle, og de har lært mye ved å prøve og feile.

- Vi har konsentrert oss om uteoppgavene, siden det er her publikum legger best merke til hva vi gjør. Vi er imidlertid i gang med å ruste opp deler av veg- og trafikkstasjonen, forteller Per Kr. Rotherud.

Det kan man forsåvidt se bare man setter sine ben på Hensmoen. Byggeaktiviteten er i full gang. Hele stasjonen skal få et lenge etterlengtet nytt ventilasjonsanlegg, siden det gamle egentlig aldri har fungert som det skal. Produksjon og Trafikk skal få felles resepsjon og ny telefonsentral, slik at publikum får ett sted å forholde seg til. Kontorlandskapet på trafikksiden skal også gjøres mer åpent og fleksibelt i forhold til besøkende.

Mer informasjon

- På sikt ønsker vi å øke informasjonsinnsatsen overfor publikum, sier Per Kr. Rotherud.

Først og fremst dreier det seg om informasjon i forhold til fylkesvegene. Standarden på disse er jo som kjent nokså lav, og Arne Weltzin og Per Kr. Rotherud vil at folk skal forstå hvorfor den ikke er bedre. Det samme gjelder krav til vintervedlikehold på ulike vegkategorier. Problemet er at selv om kravene til brøyting og strøing følges til punkt og prikke, kan en bilist som f.eks. tar av fra E 16 og svinger inn på en av de mye mindre trafikkerte fylkesvegene, få inntrykk av at Vegvesenet på Ringerike ikke gjør jobben sin.

- Trolig vil publikum vise større forståelse dersom de har mer kjennskap til hvilke vedlikeholds krav som stilles til veger med ulik trafikkmengde, sier Arne Weltzin.



Johan Mælingen, Per Kr. Rotherud, Karin Iversen, Judith Fremgård Nyhus og Wenche Bratlund hører til Trafikk på Hensmoen.

Nye utfordringer venter

Arne Weltzin konstaterer at det er liten investeringsaktivitet på Ringerike.

- Det aller meste er jo konsentrert i Drammenområdet, så de fleste jobbene vi utfører er oppdrag fra Trafikk. Vi synes selvfølgelig det er synd, men det er lite vi kan gjøre med det, sier han.

Det vil trolig ikke bli for lite å gjøre for de ansatte på Hensmoen av den grunn. Nye utfordringer venter. Det nye budsjettssystemet som skal tas i bruk neste år er en av dem.

- Jeg håper at den neste runden med endringer blir mer forberedt enn det som var tilfellet i 1995.

Framgang tross usikkerhet

Både Arne Weltzin og Per Kr. Rotherud har savnet klare premisser fra sentralt hold i løpet av omorganiseringsprosessen og i dagens situasjon. Som et eksempel trekker Per Kr. Rotherud fram overgangen fra Biltilsynet til veg- og trafikkstasjoner og vegtrafikktilsyn.

- I dag er vi ikke i stand til å dresse opp de ansatte på Trafikk i forskriftsmessige uniformer - av den enkle grunn at uniformsreglementet ikke er klart i den nye organisasjonen, sier han. Et annet eksempel er at det henvises til Statens vegvesen Biltilsynet på innbetalingsblankettene for årsavgiften. Jeg er skuffet over innsatsen fra sentralt hold, sier han.

Arne Weltzin og Per Kr. Rotherud gir uttrykk for at det til tider har vært vanskelig, men samtidig utfordrende å ikke ha klare signaler å forholde seg til. På tross av dette gir de ikke inntrykk av annet enn at de trives i jobben sin.

- Ofte er det hektisk her på Hensmoen, og det blir nok ikke særlig roligere med det første. Vi får et nytt løft i 1998. Da skal alle lette kjøretøyer kontrolleres på samme måte som de tunge kontrolleres i dag, og da vil kontrollvolumet øke kraftig, forteller Per Kr. Rotherud.

Han og Arne Weltzin er imidlertid enige om at de ser framgang.

- Det synes vi er artig. Det bidrar til at vi trives her på Hensmoen, mener begge to. ♦



Ny finknuser på plass

Produksjonsavdelingen i Statens vegvesen Buskerud har foretatt en kraftig nyinvestering på maskinsiden. Avdelingens gamle finknuser hadde vært i drift i 14 000 timer i løpet av de ti siste årene, og var nokså slitne og klar for utskifting. En ny og bedre finknuser er nå på plass, og vidunderet kostet omlag fem og en halv millioner kroner. Det nye maskineriet veier bare tre-fire tonn mer enn det gamle, men har en kapasitet som er hele 35% større!

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

Slik så den nye finknuseren ut før den ble fullstendig pakket ut. Det lange transportbåndet som ligger flatt på toppen heves sammen med siktet for maskinen tas i bruk.



Litt startproblemer til tross - Arne Bråten kan konstatere at Bjørn Ingar Elverum (med ryggen til) får i gang det store maskineriet. Gutten i røyken er Halvard Torgersen.



Forbedringen består i større siktekapasitet. Siktet på den nye knuseren er på 8m² - i motsetning til det gamle siktet, som bare var på 6m².

- Det betyr at vi kan arbeide raskere, forteller oppsynsmann Trygve Fauske.

- Selvfølgelig er det også en stor lettelse å slippe driftsstopp på grunn av plunder med den gamle maskinen, sier han.

Den nye finknuseren er hydraulisk drevet av en dieselmotor, med en tilhørende dieseltank som rommer 800 liter. Sammen med grovknuseren (som fortsatt beholdes), utgjør finknuseren et komplett steinknuseverk som knuser stein fra sprengning i tunneler eller fjellskjæringer.

Ved hjelp av en gravemaskin lastes sprengstein først inn i grovknuseren. Den grovknuste steinen fraktes ved hjelp av et transportbånd videre inn i finknuseren. Her blir den, som beteg-

nelsen tilsier, knust til finere stein. Etter finknuseren passerer steinen tre sifter hvor den sorteres etter størrelse, før transportbånd legger den sorterte massen i forskjellige hauger.

Det trengs bare to personer til å betjene hele produksjonsskjeden. Den ene kjører gravemaskinen som laster stein inn i grovknuseren. Den andre kjører hjullasteren som håndterer ferdigvarene. Selve verket fjernstyres av gravemaskinkjører.

Statens vegvesen Buskerud utfører ikke denne typen arbeid bare i eget fylke, men tar også på seg oppdrag andre steder på Østlandet. De siste to årene har produksjonsavdelingens knuseverk vært i drift på E 18-anlegget i Sande i Vestfold.

- Den største fordelene ved et slikt knuseverk som Statens vegvesen Buskerud har, er at det er svært mobilt. På veg fraktes det på flyttevogner, men inne på anlegget flyttes det på belter for egen maskin, forklarer produksjonssjef Tore Braaten.

Han forteller at riggetiden er svært kort. De to enhetene kjøres ned fra flyttevognene og parkeres etter hverandre før de "pakkes ut" hydraulisk.

- Etter hvert som anleggsdriften skrider fram, kan knuseverket følge med. Pukk kan produseres med sprengstein fra veglinjen istedet for å fraktes til anlegget med biler fra et mer eller mindre fjerntliggende stasjonært pukkverk. På denne måten sparer vi både tid, penger og miljø, sier Tore Braaten.

Massene brukes til ulike formål på veganleggene. Såkalt 8-18-masse (et uttrykk for diameteren på steinen) brukes for eksempel til isolering og drenering av grøfter. Grovere graderinger brukes til forsterkningslag eller bærelag på veggen som fundament for vegdekket. ♦

TEKST: WILLY BAKKEN



"Elgen tenker ikke akkurat som deg," var slagordet da denne brosjyren ble utgitt i 1995. Nå vil viltnemda, skogbruksetaten og Vegvesenet på Ringerike iverksette nye tiltak for å redusere ulykkesomfanget neste vinter.

Elgulykkene skal reduseres

I løpet av forrige år måtte 19 elger og 11 rådyr bøte med livet på vegene i Ringerike.

På tross av at elgbestanden er redusert med mellom 40 og 50 % som en følge av jakta, skjer det likevel mange påkjørsler av dyr i dette distriktet. Viltnemda og Skogbruksetaten i Ringerike ønsker nå, sammen med Vegvesenet, å gjennomføre tiltak i håp om reduserte antall kollisjoner mellom vilt og biler kommende vinter.

Samarbeidet om å redusere viltulykkene er ikke av ny dato. I 1992 ble det igangsatt et lignende initiativ, som etter hvert ble lagt på is av økonomiske årsaker. På et møte mellom de tre partene nylig, ble elgproblematikken på Ringerike igjen satt på dagsorden.

Konklusjonen på dette møtet ble at rydding av kratt og skog langs de mest ulykkesutsatte strekninger er det første tiltaket som må gjennomføres. Ved å utvide frisisiktsoneene på hver side av veggen, kan bilistene raskere oppdage skogens konge og

dermed unngå påkjørsel. Ryddingen langs vegene vil bli en to-delt oppgave. Vegvesenet fjerner kratt og busker som ligger inntill veggen, mens skogeierne går inn og tynner den nærmeste delen av skogen langs veggen. Når dette arbeidet er gjort, er det viktig å holde vegetasjonen nede, slik at det som vokser opp igjen, ikke framstår som nytt og friskt beiteområde for elgen.

Når elgulykken først har skjedd, er det viktig å få registrert både hendelsen og hvor det skjedde. Derfor vil viltnemda nå utarbeide et nytt registreringsskjema. Dette sendes Vegvesenet for videre registrering når elgpåkjørsel har inntruffet.

De vegene som vil være aktuelle for rydding på Ringerike til sommeren er Rv 35 Eggemoen, E 16 Ådalvegen, Rv 7 Soknedalsskogen, Rv 7 Hamremoskogen og Rv 243 Hedalsvegen. ♦



Lager vegnormaler i Tanzania

- De retningslinjer som Tanzania bygger veger etter i dag, ble sist revidert i 1974. I de seneste årene har Tanzania derfor brukt andre lands spesifikasjoner, mens egne erfaringer fra vegbygging ikke har kunnet tas i bruk. I henhold til NORADs ønske om institusjonelt samarbeid mellom Norge og land i den tredje verden, har vegdirektøren i Norge inngått en avtale med vegmyndighetene i Tanzania. Tanken er at ansatte i Statens vegvesen skal ta på seg kortere oppdrag innenfor denne avtalen.

Geir Refsdal jobber til daglig på Buskerud vegkontor. I februar i år tilbragte han imidlertid to uker i Tanzania - ikke som turist, men som leder for et prosjekt på veglaboratoriet. Prosjektet skal føre fram til nye vegnormaler for Tanzania.

- Behovet for nye vegnormaler er stort, siden de eksisterende normalene er for gamle. En vegnormal fungerer som rettesnor for hvordan vegen skal bygges. Blant annet tar den for seg hva slags materialer som skal brukes og hvordan vegen skal bygges opp. En vegnormal legger grunnlaget for anleggsvirksomheten, og er derfor med på å gjøre arbeidet mer effektivt, sier Geir Refsdal.

For Geir Refsdal tok arbeidet med prosjektet for alvor til da han var i Tanzania i februar.

- Tiden ble brukt til å lage en detaljert prosjektbeskrivelse som legger grunnlaget for det arbeid vi ønsker å få gjort. Det skal inngås en kontrakt med en norsk konsulent, og det må derfor avklares i detalj hva som skal utføres. Gjennom det arbeidet som er utført så langt, har vegadministrasjonen i Tanzania lagt grunnlaget og prinsippene for det videre arbeidet som skal ledes av konsulenten.

- Hva kan du si om forskjellen på å jobbe i Tanzania og på vegkontoret i Drammen?

- Hvis man ser på kontorfasilitetene, så er ikke forskjellen så utrolig stor for min del. Det jobbes på to andre områder foruten veglaboratoriet, på trafiksikkerhetssiden og på bruvedlikehold, så Vegdirektoratet leier et fast kontor i Dar es Salaam der det finnes nødvendig utstyr. Ingeniørene i vegetaten i Tanzania har det nok verre i sitt daglige arbeid. Det er ingen selvfølge at det er papir i kopimaskinen, og det overrasker heller ingen om strømmen kobles ut i noen timer eller dager, sier Geir Refsdal.



TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Geir Refsdal arbeider ikke bare på vegkontoret i Drammen - han er også leder for et prosjekt i Afrika.

- Ellers er jo Tanzania noe helt annet enn Norge. Den store forskjellen ligger i landets ressurser. For det første er en del av materialene som brukes til vegbygging av middels kvalitet. I Tanzania er det ikke snakk om å bruke det vi i Norge ville karakterisert som veldig gode materialer. Det er snakk om å finne løsninger som er bra nok, sier han.

- Kompetansen til de ansatte er det ingenting å utsette på, og de har vist stor entusiasme i forhold til det arbeidet vi har gjort så langt. På grunn av trange budsjetter er det en utfordring for dem å komme inn i prosjekter av en slik størrelse som arbeidet med de nye vegnormalene, forteller Geir Refsdal. I juni vender han nesen mot Afrika igjen. ♦

Minneord

Torsdag 27. februar fikk vi det triste budskap at vår arbeidskollega gjennom mange år, Bjørg Nielsen, var avgått ved døden på Buskerud sentralsykehus.

Bjørg begynte sitt arbeid ved Biltilsynet i Drammen i 1977. Opp gjennom tiden hadde hun mange arbeidsoppgaver ved stasjonen, men i de senere år var hun tilknyttet sentralbordtjenesten og var vår "stemme" utad. Bjørg var en svært hjelpsom person, som alltid gjorde sitt ytterste for å hjelpe publikum på beste måte.

Til tross for sin sviktende helsetilstand, som medførte store operasjoner og lange rekonvalesentopphold, ga hun aldri opp. Hun kjempet seg tilbake i halv stilling og ga uttrykk for at hun satte stor pris på sin arbeidsplass.

Bjørgs liv var preget av mange vanskeligheter opp gjennom årene. Hun ble tidlig enke og fikk derved eneansvaret for datteren Marianne. For ca. ni år siden traff hun Jon, som ble hennes livsledsager fram til 1996. Da døde han brått og uventet, og dette ble en ny stor belastning for Bjørg. Vi, hennes nærmeste arbeidskolleger, registrerte at hennes helsetilstand var svekket. Da meldingen om hennes altfor tidlige bortgang kom, var dette likevel et sjokk for oss alle. Våre tanker og dype medfølelse går i første rekke til hennes datter Marianne og til den øvrige familie.

Vi vil alle huske Bjørg som en snill og hjelpsom kollega, og lyser fred over hennes minne.

Trond Jonassen

GUNDERSEN GEIR HOLM
STRØMSKOGEN 48

3030 DRAMMEN

C

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

ÅPNING AV VEGGEN OVER HEMSDALSFJELLET I 1933

Selv i 1930-årene hadde vi kraftige boggi-biler i Vegvesenet. Til venstre på bildet ser vi eieren av Bjøberg Fjellstue, Olav Dokk. Han var en ekte fjellets mann. Vegvesenet hadde god nytte av ham til brøytestikksetting, brøyting og annet vedlikeholdsarbeid. Til høyre ser vi Vegvesenets dyktige sjåfør Korsmo.

Vegen over Hemsedalsfjellet var selvsagt stengt om vinteren for 60 år siden. Når våren kom, skulle vegene åpnes og kraftig brøyteutstyr måtte til. Vegvesenets store boggi-bil, som vanligvis var stasjonert i den nedre delen av fylket, ble sendt oppover med Korsmo som sjåfør.



Bilen ble utstyrt med kraftig forplog med rømmevinger, og en solid støtplate ble montert bak på bilens ramme. Bak fulgte en lastebil, påmontert en kraftig buffer foran, som var med som skyvehjelp.



AV OSKAR GJESTMOEN