

# Brobyggeren

Nr. 4 – desember 1998

28. årgang



**Ny veg over  
gammel søppelfylling**  
Side 4-5

**Full stopp i Røyken for  
Oslofjordforbindelsen?**  
Side 8-9



**Jubel for ny gang- og  
sykkelveg i Kongsberg**  
Side 13



**Statens vegvesen**  
Buskerud

# Jubileum

## og nye utfordringer



I år feiret vi 100-års jubileum for etableringen av Vegvesenet som statlig etat i Buskerud.

Det ga anledning til å se bakover og fråtte i det store og uhyre interessante historiske materiale som finnes om framveksten av ferdsel og ferd-selsveger i Buskerud gjennom mange hundre år fram til i dag. Resultatet ble en vakker og innholdsrik historiebok om ferdsel og vegger, vegfolk og ferdafolk, om utvikling, forandring og organisering, utstyr og teknologi innenfor vegbygging, transportmidler og vegforvaltning i fylket.

Jubileumsåret falt sammen med de første landsomfattende kultur dager for Statens vegvesen som ble arrangert på Vegmuséet ved Lillehammer. Et stort antall deltakere fra Buskerud kunne der oppleve, - og mange også bidra til, - en imponerende oppvisning av entusiasme og det indre liv i Vegvesenet, uttrykt gjennom presentasjon av fritidsaktiviteter innen kunst, håndverk, skuespill, teknikk, musikk, dans og mye annet. Blant mange gode Buskerudinnslag som tiltrakk seg oppmerksomhet var også det meget matnyttige «Vaffelverket».

Vi har en lang og interessant historie med samfunnsnyttig innsats bak oss. Og vi har en levende og vital organisasjon med kompetente og engasjerte medarbeidere på våre mange arbeidsområder. I år var tiden inne for å markere dette, feire oss sjøl litt og kjenne den gode følelsen av identitet og stolthet over å være delaktig i dette.

Men tiden går videre, mot et nytt år, - snart også et nytt tusenår. Nye utfordringer og krav vil fortsette å komme, forslag om endring av organisa-

sjon og oppgaver, konkurranseforhold m.v. vil være aktuelle og viktige tema. Og slik historien bak oss også er en historie om forandringer og omstillinger, så vil det gjelde på samme måte for årene som kommer.

Det må vi møte med åpenhet og sørge for at vår innsats, faglige kompetanse, måte å samarbeide på og vår tilpasning til våre omgivelser er slik at vi kan beholde og videreføre den tillit vi i dag har hos våre samarbeidspartnere og overordnede myndigheter.

Stor aktivitet har ellers preget alle deler av vår virksomhet det siste året. Sammen med de utfordringer som ligger i å tilpasse og fylle nye organisatoriske roller, samt bruke og utnytte nye budsjett- og økonomistyringssystemer har det for mange medarbeidere vært et arbeidsmessig hardt år. Da er gleden over velgjort arbeid god å ha. Mye godt arbeide er utført på de mange arbeidsplasser rundt i fylket, og som oftest med glød og humor.

Jeg vil takke alle medarbeidere over hele fylket for god innsats i året som er gått, og ønske dere og familiene deres god jul og vel møtt i det nye året! Det samme ønsket går også til våre pensjonister !

Trygve Rognan  
vegsjef

#### Utgitt av

Statens vegvesen  
Buskerud vegkontor,  
Tollbugt. 2  
Drammen

#### Redaktør

Kjell Wold

#### I redaksjonen

Inger Lise Sagmo  
Kjersti Danielsen

#### Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Erik Lysenstøen

#### Lay-out, repro og trykk

Drammen Grafisk a.s

#### Forsidefoto

1) Ny veg over  
soppelfylling

Foto: Inger Lise Sagmo

2) Full stopp i Røyken?

Foto: Kjersti Danielsen

3) Ny gang- og sykkelveg  
i Kongsberg

Foto: Kjell Wold

#### Opplag

1 700 eksemplarer

# – Velkommen til

## www.vegvesen.no/buskerud

Statens vegvesen Buskerud har nylig tatt i bruk en ny informasjonskanal: Internett. På våre sider kan publikum nå lese våre pressemeldinger og andre aktuelle saker, finne informasjon om flere av de store utbyggingsprosjektene i fylket, se hvilke stillinger som er ledige og få en oversikt over hvor i fylket Statens vegvesen er å finne.



Foreløpig har vi lagt oss på et moderat nivå med henhold til mengder informasjon vi legger ut. Spesielt har vi begrenset omfanget av informasjon som krever hyppig oppdatering, sier informasjonsleder Kjell Wold. Han er internettredaktør. Stoffet produserer og redigerer han sammen med sine kolleger i Informasjonstjenesten, Kjersti Danielsen og Inger Lise Sagmo. Den tekniske delen av jobben står IT-seksjonens Arild Marthinussen for.

### Lokal og landsdekkende informasjon

Hovedsiden, som du finner på [www.vegvesen.no/buskerud](http://www.vegvesen.no/buskerud), er en nyhetsside, der de sist innlagte nyhetene fungerer som oppslag. Herfra kan publikum navigere videre i den retning som måtte være av størst interesse, både når det gjelder lokalt stoff i Buskerud og generell informasjon som er landsdekkende. Eksempler på sistnevnte kategori er piggfrikampanjen, sykkelregler og informasjon om periodisk kjøretøykontroll.

### Ulykkesstatistikk

Av lokalt stoff finnes blant annet ulykkesstatistikk. Statistikken er basert på oppslag i mediene, og oppdateres hver måned. - Dette er stoff som journalister ofte etterspør i forbindelse med alvorlige ulykker. I stedet for at de må ringe oss for å få tak i vedkommende som kan gi dem den informasjonen de trenger, kan de selv finne den på våre sider, sier Kjell Wold.

Velkommen til Statens vegvesen Buskeruds nettsider! IT-seksjonens Arild Marthinussen står for teknisk tilrettelegging av stoff som informasjonskonsulentene Kjersti Danielsen (t.h.) og Inger Lise Sagmo produserer sammen med informasjonsleder og redaktør for nettsidene, Kjell Wold.

Slik ser hovedsiden på [www.vegvesen.no/buskerud](http://www.vegvesen.no/buskerud) ut. Knapperadene øverst på siden og til høyre ligger fast, mens nyhetsopplagene endres med jevne mellomrom.

### Under utvikling

Sidene som til nå er lagt ut er bare en sped begynnelse. Av prosjektinformasjon er det foreløpig bare lagt ut en generell oversikt over Vegpakke Drammen, og noe mer spesifikt om E 18 gjennom Drammen, Rv 23 Oslofjordforbindelsen og Rv 7 Sokna-Ørgrevika. Informasjonstjenesten vil videreutvikle tjenesten gradvis, og er derfor åpen for innspill og idéer fra hele etaten.

### Brobyggeren og årsmeldingen kommer

Om kort tid vil også en del av artiklene fra siste års utgaver av Brobyggeren bli lagt ut, samtidig som nye artikler legges ut når en ny Brobygger utgis. Pr. i dag er det lagt ut lite informasjon fra årsmeldingen, men når årsmeldingen for 1998 ligger klar i februar/mars neste år, vil mye av innholdet bli lagt ut som faktainformasjon.

TEKST:  
INGER LISE SAGMO  
FOTO:  
KJELL WOLD

# Ny veg over gammel

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

Massene som graves opp i vegtraséen flyttes lenger inn på fyllplassen der de jevnes utover og dekkes til.



Byggeleder Pål Rødby fryktet at Statens vegvesen Buskerud kunne få en skikkelig møkkajobb på Mjøndalsenden av den nye E 134. Om lag 15 000 kbm med 20-30 år gammelt søppel skal flyttes før julen ringes inn. Da arbeidet med å grave opp og flytte avfallsmasser startet i november, var mannskapene forberedt på det verste.

Byggeleder Pål Rødby har leid inn Marion Børresen (t.h.) og Hege Jonassen fra Norges Geotekniske Institutt. Førstnevnte skal være til stede under hele oppgravingsprosessen for å overvåke eventuelle gassforekomster og passe på at ikke spesialavfall kommer på avveie.

- Vi fryktet at det kunne oppstå store luktp problemer i området, sier byggeleder Pål Rødby.

- I tillegg var vi på forhånd ikke sikre på hva slags avfallstyper som befinner seg i grunnen, så alle forholdsregler måtte tas med hensyn til eventuelle gasser og spesialavfall.

## Flyttes inne på fyllplassen

Den nye E 134-traséen krysser den gamle avfallsplassen på Mile. Før vegen bygges må avfallsmassene i grunnen fjernes. I samarbeid har Fylkesmannens miljøvernnavdeling og Statens vegvesen Buskerud kommet fram til det de mener er den mest miljøvennlige måten å håndtere avfallsmassene på. - I stedet for å frakte massene bort via det offentlige vegnettet, slik vi måtte gjort hvis vi for eksempel skulle levert dem til en annen fyllplass, flyttes massene bare inne på fyllplassområdet på Mile, forklarer Pål Rødby. Det er Vegvesenets egen produksjonsavdeling som har ansvaret for å utføre jobben.

Avfallsmassene graves opp fra området der vegen skal bygges, og kjøres lenger inn på fyllplassen. Området de tas fra dekkes umiddelbart til med sprengstein som ligger lagret på Ryghkollen. Lenger inn på fyllplassen, der avfallsmassene deponeres, er det øverste jordlaget fjernet.

Disse jordmassene blir brukt til å dekke over de nye avfallsmassene etter hvert som de deponeres og planeres.

## Minimalt med spesialavfall

Hittil har avfallsmassene vært uproblematisk å håndtere. - Stort sett dreier det seg om husholdningsavfall, noe skrapjern, en del gummi og mye plast. Det eneste vi har sortert ut er et stort fat med et innhold vi ikke har fått kontrollert ennå, og et par malingsspann, forteller Pål Rødby. Likevel er Vegvesenet forberedt på at det verste kan dukke opp. - Vi har containere stående i beredskap i tilfelle vi skulle finne spesialavfall som for eksempel inneholder kjemikalier.

## Kontinuerlig overvåking

Spesialister på avfallsmasser er leid inn for å overvåke oppgravingsarbeidet. Den første uka var to representanter fra Norges Geotekniske Institutt (NGI), Hege Jonassen og Marion Børresen, til stede for å følge med på hva som skjulte seg i grunnen. Marion Børresen skal være der hver dag, hele tiden, til arbeidet er avsluttet. Hennes oppgave er å følge med på om noe av det som graves opp skal behandles som spesialavfall.

# søppelfylling

## Gassutvikling og lukt

På avfallsplaser utvikles ulike typer gass. Vanligvis dreier det seg om metan og hydrogensulfid, gasser som oppstår i forråtnelsesprosesser. - Vi forventer ikke å treffe på store konsentrasjoner, forteller Pål Rødby. Han forklarer at i små mengder er hydrogensulfid ufarlig, men oppleves som svært ubehagelig siden den kan ha en sterk lukt. - Det er disse luktproblemene vi har lagt vekt på når vi har informert naboene om hva som skal skje, sier han, - men så langt har luktutviklingen vært minimal.

NGIs representanter har gassmasker i beredskap i tilfelle de skulle komme over større gassforekomster. - Gassutviklingen i utgravningsområdet

overvåkes ved to målere, en måler for hydrogensulfid og en for eksplosive gasser, forteller Pål Rødby.

## Fine værforhold

- Når denne jobben først skal utføres anser vi sen høst/tidlig vinter som et svært gunstig tidspunkt, sier Pål Rødby. Han forklarer at lave lufttemperaturer i noen grad vil redusere eventuelle luktproblemer. Trolig vil også ferdselen i tur- og rekreasjonsområdet omkring Miletjern, som ligger like ved, være mindre enn ellers på året. De eneste som kanskje ikke er så glade for at jobben foregår på den kaldeste årstiden er jentene fra NGI som står ute hele dagen, fra morgen til kveld.

## Første asfalt på ny E 134



De første bærelagene med gjenbruksasfalt ble lagt på den nye E 134 Drammen-Mjøndalen denne høsten. En vel to kilometer lang strekning fra Gosen bru på Gulskogen til Nedre Eiker grense har nå fått fast dekkeunderlag.

- De første to bærelagene på fem centimeter består av knuste asfaltflak og fresemasse tilsatt vann. Senere kommer det bindemiddel. Dette er en miljøvennlig måte å legge dekkeunderlag på, forteller Torbjørn Madsen. Sammen med Torbjørn Ringseth er han på inspeksjon på den nye E 134-traséen i åsen ved Gulskogen. Hele strekningen fra Drammen til Mjøndalen på vel 12 km skal etter planen åpnes for trafikk høsten 2001.

Dekkelegging med gjenbruksasfalt er et FOU-prosjekt i samarbeid mellom Franzefoss, Nodest, SINTEF og Statens vegvesen Buskerud.

- At vi kan legge de første dekkeunderlagene alt nå høsten 1998 gjør selvsagt også det videre anleggsarbeidet de neste årene betydelig enklere, forteller byggeleder Pål Rødby.

- Byggeleder Pål Rødby (t.v.) og prosjektleder Kjartan Hove studerer dekkelegging på den nye E 134-strekningen på Gulskogen.

- Fint å få på de første dekkeunderlagene på deler av den nye E 134 alt nå i høst, forteller Torbjørn Madsen (t.v.) og Torbjørn Ringseth.

# Fv 133 med returglass i bunnen

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO



Lett som papir, solid som stein og hundre prosent vannavstøtende! Geir Refsdal og Svein Voldseth er spente på hvordan forsøket med skumglass som isolasjon vil fungere på Fv 133 i Sigdal.

## Telehiv:

Når temperaturen synker, fryser først vegdekket. Telen fortsetter nedover gjennom lagene i vegen til den kommer ned til en telefarlig grunn, ofte leire. Da har vi gjerne hatt to-tre uker med frost. Først når frosten kommer ned i leira får vi telehiv. En liten del av telehivet skyldes at vann fryser til is, men mest skyldes telehivet at vann hele tiden suges nedeffra og opp til frostsone der det fryser. Det skyldes at det oppstår et undertrykk. Etterhvert oppstår det linsler av ren is på 1-2 mm tykkelse, og når det blir mange nok av disse i leira, til frosten har nådd sitt dypeste på om lag to meter, kan det fort oppstå telehiv på 10-20 cm. Telehiv på opptil en halv meter er målt på norske veger.

Ofta merker vi knapt telehivene fordi hivet er jevnt fordelt over en lengre strekning. Verre er det når grunnforholdene veksler brått, for eksempel når vegen går fra en fjellskjæring og rett ut på et område med leire.

Vegstandarden i Sigdal omtales sjelden i positive ordelag. Telehiv er det største problemet. I høst tok Statens vegvesen Buskerud fatt på et forsøk som har som målsetning å ta knekken på de verste strekningene der telehivene til tider herjer vilt. Metoden går ut på å bruke returglass som isolasjonsmateriale i vegsålen.

Nå er det ikke glass direkte fra retur-igloene det dreier seg om, men såkalt skumglass. Skumglass er i og for seg ikke et nytt materiale, men det er ikke tidligere blitt brukt direkte til vegformål. Skumglass lages av finknuste bilruter, brus- og ølflasker o.l. som varmes opp til om lag 940 grader og tilsettes et slags hevemiddel. Hevemiddelet gjør at massen blir porøs, og når det ferdige produktet kommer ut av ovnen og kjøles ned av romtemperaturen, sprekker platene og faller fra hverandre i mindre biter.

## Isolering og frostsikring

Årsaken til at det oppstår telehiv i en veg er at frosten fortsetter fra det øverste dekkelaget og videre nedover i grunnen. - Vi håper at skumglasset skal isolere og frostsikre minst like godt som de isolasjonsmaterialene vi har brukt på vegen før, forteller leder for faggruppe drift/vedlikehold på Trafikkavdelingen, Geir Refsdal.

- Skumglass har flere fortrinn sammenlignet med andre materialer, fortsetter han. - For det første er det hundre prosent vannavstøtende, det trekker ikke til seg vann i det hele tatt. Det i seg selv fører til at det isolerer bedre enn for eksempel isopor, sier Geir Refsdal.

## Enklere og sikrere

Skumglass er også mye enklere å legge ut på vegen. Vanligvis brukes det isolasjonsplater som må legges utover manuelt. Det er tungvint og tidkrevende. - Skumglass i den formen vi får det, kan derimot håndteres på samme måte som for eksempel pukk eller grus. Massene kjøres ut på vegen med en lastebil, jevnes utover med en veggovel og pakkes sammen med en vals.

## Vegteknisk bedre

Skumglass er ikke mye billigere enn andre typer isolasjon. Prisen pr. m<sup>2</sup> ligger på om lag 100 kr - omtrent det samme som for eksempel skumplast. - Det vi håper er at det rent vegteknisk vil være lønnsomt å bruke skumglass som isolasjonsmateriale. Vi kan gjøre jobben fortere og resultatet blir forhåpentligvis bedre og billigere, sier Geir Refsdal.

## Resultater i mars

I løpet av oktober ble det lagt ut skumglass på fire problemstrekninger på Fv 133 i Sigdal. Et 12 cm tykt lag med skumglass ble lagt ut direkte på vegen, deretter ble det lagt på fiberduk for at ikke pukklaget som legges på toppen skal blande seg med skumglasset. Til slutt blir strekningen overflatebehandla slik at den får det samme dekket som resten av vegen.



Skumglassmassen kjøres ut på toppen av eksisterende dekke, og jevnes ut med hovel til tolv centimeters tykkelse.



Harald Haare (t.v.) og Erik Bergan dekker skumglasset med en fiberduk...



... og deretter legges pukk på toppen.

Allerede i mars neste år vil vi få en pekepinn på hvordan metoden fungerer. - Laboratoriseksjonen sørger for å montere teleløsningsmålere på alle de fire strekningene slik at vi til enhver tid kan følge med på hvor langt ned frosten går, forklarer Geir Refsdal.

#### Flere bruksområder

Forsøket i Sigdal er et resultat av en intensjonsavtale mellom Vegdirektoratet og skumglassprodusenten Glasopor i Askøy kommune ved Bergen. Vegvesenet er på jakt etter bedre isolasjonsmaterialer, mens produsenten søker nye bruksområder. Vegdirektoratet har allerede gjen-

nomført en rekke laboratorietester av materialet, mens forsøket i Sigdal er den første praktiske anvendelsen av materialet på veg.

- Dersom det viser seg at forsøket er vellykket, skal vi ikke se bort ifra at vi vil bruke skumglass i større omfang på vegene, sier Geir Refsdal. Det er heller ikke usannsynlig at skumglass vil kunne brukes på flere områder der vi må frostsikre, for eksempel i tunneler, forklarer han. I første omgang må vi likevel smøre oss med tålmodighet og avvente resultatene vi får neste år.

## 3-fylke samarbeid

Tre Østlands-vegkontor har i sommer samarbeidet om et dekkeprosjekt i Østerdalen. Buskerud var det ene sammen med Østfold og Hedmark. Dekkeleggingen foregikk på to strekninger av Fv 535 mellom Rena og Elverum på Glommas østside.

- Vi bidro med to mann, blandeverk-hjullaster og granuleringskuff, forteller produksjonsleder Arild Nyborg. Buskeruds duo i felten var formann Toralf Modøl og hjullasterfører Nils Mythe. I tillegg bidro faggrupeleder Noralf Haugvaldstad og Arild Nyborg med å utarbeide produksjonskalkyle og deltagelse på byggemøter blant annet. - Samarbeidet fungerte meget bra og frister til gjentagelse. Våre mannskaper fikk skryt av de andre fylkene for måten de taklet og løste problemer undervegs på og for sin store arbeidsinnsats, forteller Arild Nyborg.

Toralf Modøl (bildet) og Nils Mythe fra Buskerud i vellykket produksjonssamarbeid med Hedmark og Østfold i sommer.

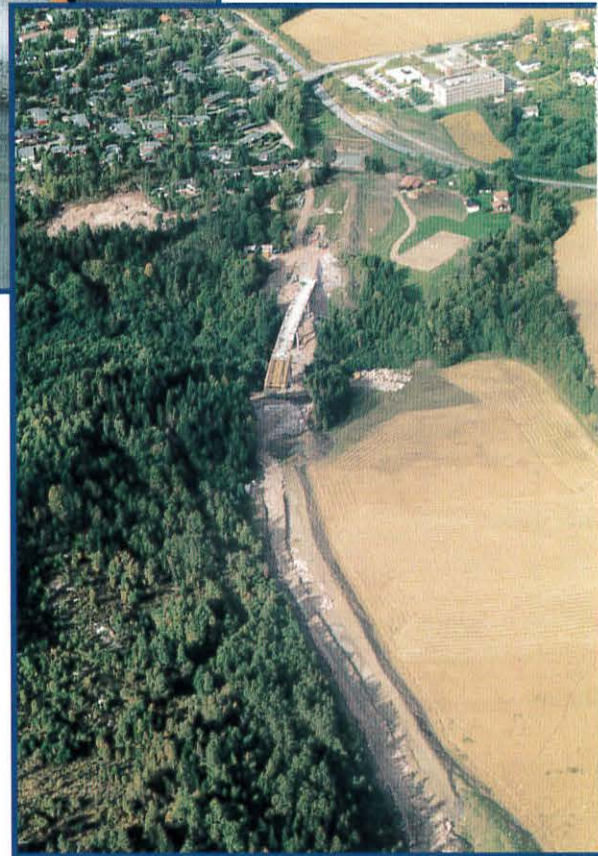


# Full stopp



Spikkestadbakkene – en formidabel flaskehals når Oslofjordforbindelsen åpner?

*Har du noensinne havnet bak en trailer opp Spikkestadbakkene? En sånn lang, tung en - med tilhenger. Det går ikke fort skal jeg si deg. Omtrent i 20 kilometer i timen vanligvis. Når riksveg 23 Oslofjordforbindelsen åpner i år 2000 vil det bli mange av disse i Spikkestadbakkene. Vegstrekningen mellom E 18 og Riksveg 282 vil mest sannsynlig bli en stor flaskehals. I tillegg vil lokalmiljøet ved Gullaug få store miljøbelastninger på grunn av økt trafikk. Spørsmålet mange stiller seg er hvorfor ikke en videreføring fra Dagslett i Røyken til Linnes i Lier ble inkludert i Oslofjordprosjektet?*



Påkobling Rv 282 ved Røyken

TEKST OG FOTO:

KJERSTI DANIELSEN

- Det var ikke økonomisk bæreevne i prosjektet til å finansiere byggingen av videre vei mot E18, sier utbyggingssjef Svein Olav Thorvik. Da måtte bompengesatsene heves over det akseptable nivå eller det måtte økte statlige midler til. Derfor valgte SvB den gangen å slanke prosjektet så mye som mulig for å sikre at det ble gjennomført. I stedet ser man for seg en etappevis utbygging.  
- Hvor står arbeidet med Dagslett-Linnes i dag?  
- Det ligger klar en reguleringsplan som skal miljøverideres i 1999. Det er forsåvidt et enkelt prosjekt som inkluderer en bru og en tunnel. Den nye traseén vil redusere lengden mellom E18 i Lier og Rv 282 i Røyken fra 6 til 3,5 kilometer. Prosjektets størrelse er på rundt 200 millioner kroner, og skal tas opp i diskusjonen rundt kommende Nasjonal Transportplan 2002-2011.

### Et klart behov

Trafikktellinger i 1997 på Gullaug i Lier viste en årlig gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på 11 200. Pr. 1.1.98 var tungtrafikkandelen ca. 10%. Prognosene for Oslofjordforbindelsen tilsier en fremtidig trafikkmengde på 4.200 ÅDT, et tall

mange tror vil bli høyere. Trafikken forbi Gullaug kan således bli på ca. 14 000 ÅDT i 2001. Det er bebyggelse langs mesteparten av strekningen, og mange voksne og barn er allerede i dag utsatt for stor støy- og luftforurensning. I tillegg har vegen hovedsakelig en fartsgrense på 50 eller 60 km/t. Med andre ord, forholdene er ikke ideelle verken for mennesker eller den transportvirksomheten som vil foregå langs vegen.

- Er det forståelse for prosjektet fra politisk hold?  
- Å ja, dette er et interessant prosjekt både politisk og sett med Vegvesenets øyne. Det er et helt klart behov for en ny veg. Problemet er at det er mange interessante prosjekter, men altfor lite penger.  
- Vil de tunge investeringene i nedre Buskerud som må gjøres i forbindelse med Vegpakke Drammen ha noen innvirkning på realiseringen av Dagslett-Linnes?

- Egentlig ikke. Dette er et stamvegprosjekt, og styres og prioriteres av Vegdirektoratet. Det skal derfor ikke konkurrere med Vegpakka som stort sett tilhører "Øvrige Riksveger".



# i Røyken for Oslofjordforbindelsen?



Sætreelva bru (Hurum)



Påkobling E6 ved Vassum (Frogn).  
Nordbytunellen til høyre

## Langt fram

Samferdselsministeren uttalte i Stortinget 6. oktober at dersom det kom en henvendelse fra lokalt hold om utvidelse av bompengerperioden på Rv. 23, for å finansiere en videre utbygging, er han innstilt på å vurdere det nærmere. Styret i bompengeselskapet har allerede kommet med en henvendelse til Buskerud og Akershus fylkeskommune om å søke om forlengelse av bompengeinnkrevning.

I en kommentar til dette sier utbygginssjefen at det ikke vil være riktig å dra på prosjektet (Oslofjordforbindelsen) denne belastningen.

- Trafikkprognosene er såpass usikre, og vi vil vente for å se hvordan trafikken utvikler seg, sier han.

- Tror du det er en mulighet for bygging av Dagslett-Linnes i nær fremtid?

- Signalene vi får er jo at det ikke skal startes opp noen nye vegprosjekter, så jeg kan ikke se at dette vil skje i overskuelig fremtid, sier Svein Olav Thorvik og rister tvilende på hodet.

- Men det er viktig at vi har planene klare slik at vi kan starte på kort varsel.

## Tilførselsveger i Akershus

I Frogn foreligger det en godkjent reguleringsplan for strekningen mellom Måna og Gisleterud, kan leder av planseksjonen i SvA, Håkon Håversen fortelle.

Kostnadene er beregnet til 31 millioner kroner, men i likhet med Dagslett-Linnes i Buskerud finnes det foreløpig ikke penger til utbyggingen.

På Askersiden arbeides det med planer for ny Røykenveg (Rv 167). Disse er nå på konsekvensutrednings-/kommunedelplanstadiet.

vi fyller hundre år!

# 100

# år – og like sprek!

1 Statens vegvesen Buskerud fylte 100 år i oktober. Dagen ble markert over hele fylket og med et lite arrangement utenfor vegkontoret i Drammen.

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD



Kari og Kara var gode fortausmusikkanten. F.v. Hans Olav Lien Kari Knive, Øystein Langhelle og Kjell Lokka.



Mange vegvesentilsatte digger marsipankake.



Kristin og Emils vafler ble nok jubileumsdagens mest populære innslag med god dekning i lokal fjernsyn.

Rundt 650 Vegvesentilsatte over hele Buskerud markerte 100 års jubileet i høst med bløtkakefest og jubileumsbok i gave siste fredagen i oktober. Og etter jubileumsmarkeringen utenfor vegkontoret i Drammen å dømme er det en sprek og oppegående 100-åring som tar fatt på de neste hundre.

Tre ting fikk nok mest oppmerksomhet ved den enkle jubileumsmarkeringen i Drammen. Rekordvaflene, fortaus-musikkantene og jubileumsboka. Kari og Kara varmet skikkelig opp på den kalde høstdagen, mens folk i alle aldre stod i kø for å rive til seg en smakebit av de digre vaflene. Det vare mange storøyde blikk da Emil

Varlo og Kristin Nævra elegant svingte de digre kumlokkene av noen vaffelplater over fra plate til bord og servering med syltetøy. Presentasjonen av Jo Sellægs jubileumsbok i lokalpressen samme dagen startet et ras av henvendelser til vegkontoret fra buskerudværing som ønsket å kjøpe den flotte historieboka. Etterspørselen etter boka har vært så stor at noen hundre eksemplarer av den nå blir lagt ut for julesalg. Innomhus ble jubileumsdagen avsluttet med vegsjefens enkle mottagelse for et tredvetalls inviterte gjester fra etatens mange samarbeidspartnere i Buskerud og Vegvesenets tillitssvalgte. Også de ble servert bløtkake og jubileumsbok.

# Levende historie



God attest til Jo. Sellæg og Statens vegvesen Buskerud for 100 års jubileumsboka.

Når Statens vegvesen Buskerud nå markerer sine 100 år med ei jubileumsbok, gjør de det skikkelig. De har engasjert en av fylkets mest drevne jubileumsbokforfattere - drammehistoriker Jo. Sellæg - og gitt ham et knippe veiveteraner som hjelpsmenn. Sellæg, Eivind Berge, Olav Harket, Oskar Gjestemoen og Hans Ruistuen har levert en jubileumsberetning som etaten kan være stolt av.

100 år er ingen stor milepæl i en lang samfunnsutvikling, men Buskerud har likevel en forpliktelse utover det vanlige i norsk vei-historie i den anledning. Det er nemlig i Buskerud Norges første kjørevei ble bygd. Det skjedde mellom Kongsberg og Hokksund på slutten av 1620-tallet for å få sølvmalmen lettere fram til en skipningshavn. En historie som forplikter etaten. Det er ikke underlig at jubileumsboka bruker de første 20 sidene til å fortelle fylkets ærerike vei-historie før Statens vegvesen var et faktum. Skal historien leve må også røttene holdes ved like.

Jubileumsboka «Veg på kryss og tvers i Buskerud» tar for seg de fleste sider ved veivesenets historie. Om veitbygging i

kronologisk rekkefølge, om bruer, tunneler, teknikk og folkene bak arbeidene. Veibrukerne får også sin plass. I løpet av 100 år har Statens vegvesen Buskerud bare hatt syv vegsjefer. De blir alle minnet i boka og viser hvordan de hver på sin måte påvirket utviklingen i fylket. Mest imponerende er det fantastiske billedtilfanget redaksjonen har hatt. På vel 110 sider har de fått med omlag 170 bilder, kart og andre illustrasjoner. Det gir boka ekstra liv. Den utstrakte billedbruken gjør også boka til noe mer enn vei-historie - den er samtidig en bit av lokalhistorien for byer og bygdelag i Buskerud. Du kan se hvordan hjemstedet ditt så ut i tidligere tider. Skal jeg sette fingeren på noe kunne jeg ønsket mer nøyaktighet om historiske milepæler. Et bilde i boka fra åpningen av motorvegbrua i Drammen med vegsjef, statsminister og andre gjester forteller at det skjedde i 1975, men ikke når på året. Større bruk av datoer ville gjort boka enda bedre som oppslagsverk.

*Thor Øverland, kulturjournalist Fremtiden.*

## Vegvesen-jenter på kontor-fag-kurs

15 jenter fra Statens vegvesen Buskerud har i vinter og vår sittet på skolebenken for å ta fagbrev i kontor-fag.

Studiet var basert på 1-2 kvelder med undervisning i uka samt tre lørdager ved vegkontoret i Drammen. Gruppen ble så delt i to, hvor hver gruppe deltok på to ukers kurs på dagtid i Tønsberg med gjennomgang av dataprogrammene Word, Excel og Access. Ellers lærte de seg bed-øk, administrasjon, saksbehandling, arkiv-lære, engelsk og kontorautomasjon.

Innimellom jobb, hus, barn, konfirmasjoner og båt-buss pugget den lystige gjengen seg fram til første eksamen i teori 9. juni. Den sosiale biten ved studiet og kontakten på tvers av arbeidssteder og fagområder ga etterhvert også et meget stort utbytte, bedyrer den vitebegjærlige gjengen.



Kontoransatte ved Statens vegvesen Buskerud på skolebenken i vår: B.f.v. Marie Traaen, Bente Heyerdahl, Bente Bjerknes, Anita Narverud, Jorun Ankensen, Jorunn Haugan, Kjersti Ulvik og Wenche Toivonen. F.f.v. Toril Hansen, Anne Brit Steinnes, Tove Brit Daljord, Kate Walaker, Ellen Skretteberg, Birgit Nilsen. Foran lærer Roy Andersen. Ikke tilstede: Camilla Bakkane. Disse gikk også opp til fagbrev, men deltok ikke på teori-kurset: Nina Hermansen, Else Marie Flaget, Gullveig Eliassen, Karin Moen Bakke og Ann-Katrin Pedersen.



Oppsynsmann Carl Alvim (1. rekke midten) tilsatt i Vegvesenet i Buskerud fra 1/11 1887 til 1928.

# 3x Alvim i 111 år

*Tre generasjoner Alvim slår 100-årige Statens vegvesen Buskerud ned i støvlene med sine 111 år i samme vegetats tjeneste.*

TEKST: KJELL WOLD

FOTO: KJELL WOLD OG PRIVAT

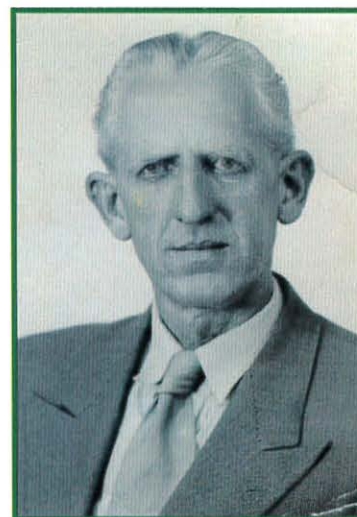
Overingeniør Sæming Alvims bestefar Carl Alvim, begynte i Vegvesenet i Buskerud alt 1/11 i 1887. 23-årige Carl fra gården Alvim i Østfold, ved Glomma mellom Sarpsborg og Fredrikstad, begynte som oppsynsmann på Hønefoss for 111 år siden og ga seg ikke før etter 41 års tjeneste i 1928.

Hans sønn ingeniør Helge Alvim begynte ved Statens vegvesen Buskerud i 1916, 20 år gammel, og var stasjonert i Drammen mesteparten av sin nesten 50 år lange Vegvesen-karriere. Først i 1966 ble han pensjonist etter imponerende 49 år og åtte måneders tjeneste for Statens vegvesen Buskerud.

Noen få år tidligere hadde sønnen Sæming Alvim sin første sommerjobb i Vegvesenet, som flisegutt i 1959.

- Jeg drev for det meste med vedlikehold de første årene. Håndmåking av den gamle Mjøndalsbrua er et av mine første gode minner fra den tiden, forteller yngstebla Alvim som "bare" har 33 år i etaten foreløpig. Sæming ble fast tilsatt i 1963.

Han har mange meninger om Vegvesenet både for og nå, Sæming Alvim. På spørsmål om hva som er den største forskjellen på etaten i dag sammenlignet med for 30 år siden er han like kjapp som presis i svaret: - Byråkratiet. Som eksempel nevner han tiden det i dag tar å planlegge og bygge nye veger. Sæming har i høst levert konsekvensutredningen for Rv 7 Sokna - Ørgenvika. - I beste fall tror jeg den bompengefinansierte vegen kan bli bygd i år 2006-2007. Første vedtak om vegen er fra 1975. Den aller første planen for vegen er fra 1939/40. Det sier ganske mye om utviklingen, sier han.



Sonnen, ingeniør Helge Alvim, tilsatt i Statens vegvesen Buskerud i 49 år og åtte måneder, fra 1916 til 1966.



Sønnesønnen Sæming Alvim, tilsatt i samme etat i foreløpig 33 år.

# Jubel for ny gang- og sykkelveg i Kongsberg

Elevene ved Skavanger skole fulgte godt med da Tonje Hagen og Simen Lia skar over snora. Vegsjef Trygve Rognan og ordfører Morten Eriksrød assisterte.



Offisiell «innsykling»: Sammen med vegsjefen og ordføreren sørget femteklassingene på Skavanger skole for at den nye gang- og sykkelvegen ble «innsyklet».

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: KJELL WOLD

- Det er en kjent sak at vi er svært opptatt av å få videreført E 134 til Kongsberg, men anlegg som dette er vi minst like glade for, sa ordfører Morten Eriksrød, da Statens vegvesen Buskerud arrangerte gang- og sykkelvegåpning i sølbyen 6. oktober.



Den 1 670 meter lange strekningen langs Rv 40 fra Idrettsvegen ved Kongsberghallen til Bikjend sikrer mange av elevene på Skavanger skole en sikker og flott skoleveg. To av de som vil bli flittige brukere av den, Tonje Hagen (4. klasse) og Simen Lia (2. klasse), fikk derfor æren av å foreta den offisielle åpningen sammen med ordføreren og vegsjef Trygve Rognan. Hele Skavanger skole var invitert til åpningen, det samme var Skavanger barnehage. Kongsberg guttemusikkorps sørget for å sette alle i behørig feststemning.

- Det har skjedd en del ulykker langs denne vegen, derfor er jeg svært glad for at vi i dag kan åpne denne gang- og sykkelvegen, sa vegsjefen til de fremmøtte, og roste alle som har vært med på arbeidet.

Femteklassingene på Skavanger skole sørget for at gang- og sykkelvegen ble offisielt "innsyklet". Med vegsjefen og ordføreren i spissen, alle selvfølgelig iført sykkelhjelm, tok de like gjerne en tur helt til Bikjend og tilbake for å konstatere at alt var som det skulle. Etterpå ble det stor pølsefest og servering av brus og kaffe.

## Rapport fra VM i ferdighetskjøring

Tidlig i september ble det arrangert VM – altså Vegvesenmesterskap – i ferdighetskjøring i Bodø. Buskerud stilte med to deltakere i lastebilklassen, to i veghøvelklassen og en i hjullasterklassen.

Vi fikk bra plasseringer (men alle er hemmelige) tatt i betraktning at vi ikke får øvd på noen av øvelsene på forhånd. Det koster penger og det er farlig, det. Under premieutdelingen fikk vår lagleder en hentydning fra selveste vegdirektøren om at vi fikk trene mer. (Hvem tar til seg den?) Under banketten på kvelden kom vegdirektøren med noen velvalgte og alvorlige ord. Han får oss alle til å føle at vi er i samme bedrift.

I tillegg til ferdighetskjøringen var vi med på enda en konkurranse: Fisking i Saltstraumen. Der kunne vår ledsager stolt vise frem en fisk på cirka 10 gram som vår høvelkjører Bent Sørensen fikk på kroken. Siste plass ble det likevel ikke.

Neste mesterskap arrangeres om to år, hvis vi har noe å kjøre med. Til slutt har vi et ønske om at ledelsen tar påmeldingen til slike mesterskap litt mer alvorlig.

Forøvrig sender vi en takk til Nordland vegkontor for et fint arrangement!

Tor Kristen Bollerud



Fra Buskerud deltok f.v. Bent Sørensen, Tor Kristen Bollerud, Harald Haare, Ole Reidar Bollerud, lagleder Arne Bråthen og Leif Haga.



## Vegvesenet + Politiet = sant

- Godt møte om trafikkulykker og føreforhold, mente trafikkisjef Sigurd O. Olsen, produksjons-sjef Tore Braaten, og politimennene Ulf Nesle, Stein H. Flom og Torstein Gustad.

*Vegvesenets trafikkavdeling og produksjonsavdeling og fylkets politi- og lensmannsfolk fant hverandre på Eiker Gjestegård i slutten av september. Temamøtet gjaldt samarbeid om trafikkulykker og føreforhold.*

### TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

Overingeniør Bjørn Skaar ønsket velkommen til heldagsmøtet på Hokksund. Hensikten med møtet var å informere om retningslinjer, standarder, krav, teknologi og beredskapsordninger som gjelder for vinterdriften av riks- og fylkesveger i Buskerud. 40 personer fra Vegvesenet og Politiet deltok på møtet.

Det ble fem meget interessante og konstruktive informasjonstimer som ble avsluttet med en frisk meningsutveksling mellom de to partene. Etter at representanter fra Vegvesenets trafikk- og produksjonsavdeling hadde presentert sine temaer utviklet det seg en livlig debatt- og spørreunde som ga mye nyttig informasjon og erfaring fra de to statsetatene.

### Samarbeid

Både Vegvesenet og Politiet fikk god anledning til å gi eksempler på de forskjellige syn som hersker rundt problematikken vinterveg-forhold. - Hva er glatt veg? Når er det glatt? Og glatt veg i forhold til hva? var stikkord som stadig ble diskutert. Etatene forsøkte også å diskutere seg fram til en bedre forståelse av hvordan partene kan gjøre felles sak i forhold til offentlig informasjon rundt trafikkulykker og føreforhold. Gledelig nok avslørte møtet ingen større meningsforskjeller mellom etatene i forhold

til vinterveg-problematikk generelt. Møtet konkluderte også med at det er behov for jevnlig kontakt og utveksling av informasjon om disse temaene for å få til et bedre samarbeid. Etter møtet skal det også gjøres avtaler om saker som skal følges opp.

### Konklusjoner:

Både Politi og Vegvesen bør etablere sin egen "Vær varsom-plakat" rundt bruken av begreper ved informasjon til media rundt ulykker. Eksempelvis mer objektiv informasjon rundt veg-, vær- og føreforhold.

Journalister bør få direkte tilbakemelding fra oss på feil og unøyaktigheter i ulykkesreportasjer.

Bedre evaluering av aktuelle ulykkesituasjoner og hendelsesforløp når Politiet rekvirerer assistansebehov fra Vegvesenet.

Vegvesenet har ansvar for å etablere beredskap slik at ulemper for trafikken som følge av ulykker og andre hendelser på veg blir minst mulig.

Vegtrafikkentralen (VTS): Politiet ønsker mer bistand på info-siden fra VTS med hensyn til videremelding fra skadested til brannvesen, ambulanse og andre. Politiet ønsker også befaring til VTS for nærmere orientering om deres arbeid og muligheter.

# Fjelltur til Jotunriket

Bedriftsidrettslagets årlige fjelltur ble arrangert i august. Brobyggeren har fått følgende beretning fra turoperatøren.

TEKST OG FOTO:

SÆMING ALVIM



Tur igjen! Vel framme etter en fin tur med mid-dagsstopp på Nes, møttes vi på Gjendesheim. Om kvelden slappet alle 16 av i peisestua. Neste morgen: Frokost, nistesmøring, termos, kommentarer til det fine været, pakking av sekk og venting på båt. Etter å ha blitt fordelt på tre båter, og en påfølgende bratt oppstigning til fots fra Memurubu, var alle samlet oppe på Memurutunga

Den dagen gikk vi en av de fineste turene i Jotunheimen. Her er det utsikt mot blånene, irr-grønne Gjende, fossefall, blinkende vann, breer og tinder, Svartdalspiggen, Surtningsui, Knutholstind, Memurutindene, Heilstugutindene og mange flere over 2000 m.

Stille, fint vær, Gjende lå blank med speilbilder, området rundt var lett og fint å gå i. Ned Bukkelegret gikk det, enda var det sommerblom-

ster i lia. Her er det bratt. Vel framme på Gjendebu smakte det med en iskald en i hytteveggen. God mat, drikke, hyggelig samvær i vår egen hytte sto på programmet om kvelden.

Neste dag delte vi oss. Noen dro opp på Svartdalspiggen og de andre tok en rundtur som for noen endte oppe på Gjendetunga. Fin utsikt her også. Svartkjele-kaffe og grillpølser smaker godt ute i godt selskap, fint vær denne dagen også og en fin tur for alle. Avslappende kveld etter mye frisk luft, det ble tidlig kveld.

Søndag ble det en par timers tur i nærområdet til Gjendebu før vi tok båten over Gjende og dro ned etter dalen igjen.

Det ble igjen en vellykket tur som bedriftsidrettslaget gjennomførte i vår fine fjellverden, men det er plass til mange flere!

En glad gjeng på flotte hostdager i Jotunheimen i slutten av august: Bak f.v. Ola Håvard Hole, Per Solberg, Tore Gomo, Ellen Tuhus, Else Wærsted, Walter Edv. Hjelvik, Kjellaug Johannessen, Tom Christensen, Annbjørg Lien, Svein Torsoe, Marit Sethne og Brigit Hope. Foran: Randi Solberg, Sæming Alvim, Anne Gamborg og Bjørn Haram.

## På tabelltoppen i syverfotball

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

Med tolv seire av tolv mulige, endte Statens vegvesen Buskerud på tabelltoppen i fjerdedivisjon for bedriftsfotballag. Noratel og Tofte BIL fulgte hakk i hæl, men det ble altså Vegvesengutta som gikk helt til topps med en målfor-skjell på respektable 75 - 18. Trond Bille ble lagets suverene toppscorer med 20 mål på ti kamper.

I slutten av november kom det synlige beviset på seieren i hus på vegkontoret - en skikkelig "bøtte" som nok kan romme store mengder edel og sprudlende drikke hvis anledningen byr seg.



Fire av spillerne viser stolt fram trofèet: F.f.v. Trond Olsen, Anders Hagerup. B.f.v. Karl Arne Hollingsholm og Hans Richardsen.

GEIR HOLM GUNDERSEN  
STRØMSKOGEN 48  
3030 DRAMMEN

C

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

## Rukkedalsvegen i Nes:

# Bussjåfør med våpentillatelse



Bussjåfør Karl Medgård i Nes med baretillatelse for gevær siden han også brakte med seg verdipost på bussruta Nesbyen-Tunhovd.

TEKST:  
OSKAR GJESTEMOEN

Før 1860 var vegen fra Nesbyen til Rukkedalen nærmest en slepeveg. Så kom arbeidet i gang med å bygge kjøreveg. Det meste av arbeidet ble utført på dugnad av de interesserte. Kommune- og amtsbidraget ble brukt til grunnerstatninger, arbeidsledelse, fjellsprengning, muring og brubygging. Meget av æren for at Rukkedalsvegen ble så bra kjøreveg bør tillegges den meget omtalte lærer og klokker Mikkel Olsen. Rukkedalsvegen var forresten det første bygdevegsanlegget i Buskerud som fikk amtsbidrag. Kravene til kjøreveg vokste raskt og i 1910 ble det fattet vedtak i Nes kommunestyre om at vegen skulle utbedres. Arbeidet kom i gang i 1913, men allerede i 1914 forlangte staten store ombygginger av Rukkedalsvegen grunnet byggingen av Tunhovddammen. Kraftutbyggingen skapte mange, nye arbeidsplasser og vinteren 1915/16

gikk det blant annet vel 100 hester i daglig transport av varer fra Nesbyen til Tunhovd. Etter at den første bilen hadde kommet oppover Hallingdal i 1909 kunne en i 1913 konstatere at det "nesten hadde passert 10 automobiler gjennom dalen." Amtmannen fikk da en henstilling fra Nes om at kjøring med motorkjøretøyer måtte forbys. I 1916 fikk Vassdragsvesenet amtstyreets tillatelse til å sette inn 6 lastebiler i daglig transport fra Nesbyen til Tunhovd. I 1919 fikk Karl Medgård bevilgning til å kjøre bussrute på strekningen Nesbyen-Tunhovd. Bussruta hadde også verdipost med seg, og derfor hadde sjåføren rett til å bære våpen(!).