



Statens vegvesen
Buskerud

Brobyggeren

Nr. 1 - februar 1994 - 24. årgang





INNHold

Side 2	Leder
Side 3	Rognan om EØS
Side 4	Asfaltknuser
Side 5	ATK tar flere
Side 6	OL-skilting
Side 7	Fjelltur 1993
Side 8	OL-beredskap Gullhjelm til Bjørn
Side 9	Utmerkelser til Sæming og GT Etatsmerket
Side 10	Noresund bru
Side 11	Tanker ved en bruåpning
Side 12	Fergemennenes tid er ute
Side 13	Folk fornøyd med biltilsynet
Side 14	Debatt
Side 16	Oktan Merking
Side 17	Over alle fylkesgrenser
Side 18	OL-veg med ny teknologi
Side 19	Tegn en pins!
Side 20	Personalia

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugata 2
Drammen
Tlf: 32 20 25 00

Redaktør:

Willy Bakken

Journalist:

Mette S. Riseng

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Trykk:

Fremtiden Trykk A/S
Drammen

Design og layout:

Mette S. Riseng

Opplag:

1.400 eksemplarer
Ettertrykk anbefales med
kildeangivelse

Forsidebilde:

Skiltmannskapene viser veg til OL

Foto: WB

Redaktøren har ordet:

UTFORDRINGER I KØ

«Vi trente hardt, men hver gang vi begynte å få frem fungerende grupper, skulle vi omorganiseres. Jeg lærte meg senere i livet at vi tenderer til å møte hver ny situasjon gjennom omorganisering; - og også hvilken fantastisk metode dette er til å skape illusjon om framskritt Mens det forårsaker kaos, ineffektivitet og demoralisering.»

Dette sitatet stammer fra romeren Petronius i år 66 e. Kr., og viser med all mulig tydelighet, at det å endre en organisasjonsstruktur, ikke er noen ny oppfinnelse.

I vår etat har det opp gjennom årene skjedd flere endringer på ulike områder. De aller fleste av disse har vært til det bedre, mens noen kanskje ikke har falt like heldig ut.

I dag brukes store ressurser på Krøsus, Hollerutvalget og «Det nye Vegvesenet». Bakgrunnen for disse prosjektene, er å forsøke å tilpasse organisasjonen bedre til dagens samfunn.

Rasjonalisering og effektivisering er sentrale stikkord i denne sammenheng. Verden rundt oss er i svært rask utvikling. Derfor må også vi følge med i denne prosessen, ja helst ligge litt foran, hvis mulig. De fleste i vår organisasjon har forståelse for dette. Imidlertid er det også enkelte som nå stopper opp, og stiller spørsmål om hva vi egentlig er ansatt for å gjøre, en jobb - eller bare «å fly på møter» for å planlegge nye rutiner og foreslå endringer i organisasjonen.

Jeg har heller ingen problemer med å forstå den smule frustrasjon som nå er i ferd med å gjøre seg gjeldende hos enkelte medarbeidere - skal dette ingen ende ta ?

Men til disse er jeg redd svaret er nei. Dersom Statens vegvesen skal bestå i framtida, må vi være villige til å tilpasse oss samfunnet rundt oss og møte de krav som blir stilt til vår organisasjon.

Dersom vi ikke er i stand til å være fleksible, vil resultatet bli at vi selv spiller oss ut over sidelinja. Det er i hvert fall ingen god løsning.

Så selv om det for tida er svært «mange baller i lufta», må utfordringen til oss alle være å stå på og bidra til at vi får et effektivt og moderne Vegvesen. Vi har tidligere vist at vi takler utfordringer.

BROBYGGEREN - 6 GANGER ÅRLIG

I 1994 er målet å utgi Brobyggeren 6 ganger i året.

Tidligere er den som kjent utgitt 4 ganger årlig.

Grunnen til at dette er mulig, skyldes i første rekke økte ressurser på informasjonsseksjonen.

Det at utgivelseshyppigheten nå økes, bidrar til at bladet kan bli noe mer aktuelt enn tidligere og at kontakten med våre lesere vil bli bedre. Det ideelle ville være å komme ut en gang i måneden. Dette er ikke mulig i dagens situasjon - men det kan jo stå som en langsiktig målsetting.

Vi iler langsomt.



NEPPE SPANSK PÅ ANLEGGSPLASSEN

EØS er over oss - og de aller fleste har vel fått med seg at EØS-avtalen ikke bare innebærer at arbeidsledige kan bo i Spania og heve ledighetstrygd der.

Neida, for vegvesenet har avtalen allerede rukket å sette sitt preg på hverdagen. Visse klausuler og regler som i utgangspunktet kan synes noe forvirrende, har begynt å virke fra 1. januar i år.



Mette S. Riseng

Vegsjefen har brukt endel tid på å sette seg inn i akkurat hva det er de nye reglene betyr for oss og arbeidsdagen vår.

- De som får merke det mest er biltilsynet, sier Rognan til Brobyggeren. - Biltilsynets virksomhet kommer i større grad enn før til å bli styrt inn på hallkontroller av tunge kjøretøyer - samt en omlegging av utekontrollene for å overvåke sjåførenes evne til å overholde kjøre-/hviletiden. Kjøre-/hviletidsbestemmelsen gjelder nå som hovedregel alle kjøretøyer over 3.500 kg, mot tidligere bare kjøretøyer over 16.000 kg. I tillegg skal man sjekke løyver og internasjonale kjøretillatelser. En god del av dette utekontrollarbeidet vil bli utført i samarbeide med politiet.

- Betyr det at kjøre-/hviletidsbestemmelsene har blitt strengere?

- Ja, i noen grad har de blitt det, men først og fremst er det nå krav om hyppigere kontroller. Nede på kontinentet er de svært strenge på dette punktet, og har fått gjennomslag for dette synet i EØS-forhandlingene.

- Hva innebærer dette - rent praktisk sett?

- Reglene som nå gjelder tilsier at tunge kjøretøyer skal kontrolleres årlig. Dette blir utført som hallkontroller - og representerer en betydelig økning i arbeidsomfanget. I tidligere år er det kontrollert et utvalgt antall, men heretter skal absolutt alle kontrolleres.

- Hva med personbiler? Blir det oftere og strengere kontroller også her?

- Både varebiler og personbiler skal, etter det reglene tilsier, komme inn under strengere kontrollrutiner, men senere. Varebilene skal fra 1. januar 1995

kontrolleres første gang etter 4 år, og deretter hvert annet år. De samme tidsaspektene gjelder for personbiler, men dette er ikke tenkt påbegynt før 1. januar 1998 - og det er jo et stykke dit ennå.

- Betyr ikke dette nødvendigvis en voldsom økning på mannskapssiden hos biltilsynet?

- Det er klart at biltilsynet ikke kan pålegges en slik økning i ansvarsmengden uten at det følges opp med menneskelige ressurser. Noe vil bli dekket av private kontrollverksteder, bl.a. NAF i kontrollstasjoner, men også biltilsynet må øke sin bemanning. Dette er tatt opp med Samferdselsdepartementet fra Vegdirektoratets side, men er så langt ikke avklart.

- Det vil jo bli voldsomt dyrt, da, å finansiere dette?

- Man har tenkt seg en løsning der gebyr for disse tjenestene vil finansiere om ikke alt, så i alle fall store deler.

Men det er ikke bare biltilsynet som kommer til å merke effektene av EØS-avtalen. Alle innkjøp over 1,6 millioner kroner, det være seg konvolutter, toalettpapir eller pukk, skal utlyses internasjonalt - på minst ett av de offisielle EF-språkene engelsk, tysk og

fransk. I tillegg skal anbud på bygg og anlegg, beregnet verdt over 40 millioner kroner lyses ut tilsvarende.

- Tror du det er interessant for en italiener å kjøre pukk for 1,6 millioner fra Verona til Drammen?

- Absolutt ikke, og jeg tror heller ikke at de nye reglene kommer til å føre oss opp i situasjoner som ligner engang! Men EØS-avtalen stiller et helt klart krav; vi kan ikke diskriminere på bakgrunn av nasjonalitet, og alle medlemsland skal ha de samme opplysninger.

- Betyr det at det vi neppe vil få se utenlandske firmaer i kontakt med vegvesenet?

- Det er slett ikke sikkert. På store prosjekter - slik som for eksempel Oslofjordforbindelsen - kan det nok hende at en og annen tysk gigantentreprenør fatter interesse. Imidlertid har jeg personlig mer tro på at det helst vil være danske og svenske firma som vil vise interesse her til lands.

Utover dette kan ikke Rognan se at EØS-avtalen vil gi Vegvesenet av nye oppgaver og utfordringer.

- Selv om avtalen har begynt å gjelde, vil den jo kunne utvikles videre. Dette vil ikke minst avhenge av hvordan medlemskapsforhandlingene i forhold til EU ender opp, avslutter Rognan.



Transport av masse fra Verona til Drammen vil neppe bli aktuelt, sier vegsjefen. (Foto:WB)



GAMMEL ASFALT BLIR SOM NY!

I ly av mer eller mindre veloverveide miljøkrav har det på vegkontoret i den siste tiden blitt lagt en rekke kloke hoder i bløt. Det er grublet mer og mer over mulighetene for anskaffelse av en asfaltknuser. Knusemasse blir stadig mer populært som grunnlagsmateriale, og da er det synd at så mye asfaltflak fra vegovergravninger og lignende, vesentlig i tettbygd strøk, ikke blir benyttet. Så «forretningssideen» er forlokkende nok, den. Ett tonn masse av slik kvalitet er beregnet å være verdt ca. hundrelappen. Og råmaterialer er det nok av.



Mette S. Riseng

Til nå er det benyttet de knuseverk vi har i dag, men disse er beregnet på stein, og den myke, elastiske asfalten oppfører seg som kjent ikke akkurat som granitt. Derfor har vi kastet blikket over til både Sverige og Danmark, i håp om å kunne gå til investering i et mer egnet knuseverk. Siden det er en relativt tung investering - omregnet til norske kroner et sted mellom 2 og 3 millioner - er det nedlagt et massivt arbeide i markedsundersøkelser, og disse tilsier at prosjektet er interessant, og godt og vel regningssvarende.

Dersom man fikk igang en systematisk innsamling av asfaltflak i de syv fylkene rundt Oslo-gryta ville man sannsynligvis få inn mellom 25 og 50 tusen tonn pr. år. Da en asfaltknuser er av såkalt høymobil karakter kan den med enkelhet bringes til de forskjellige depotene rundt om i distriktene. Fordelen fremfor stasjonære knuseverk er derfor åpenbar; da kan kan etableres mange små depoter med kort transport til. Asfaltflakene ble tidligere ofte brukt som fyllmateriale, noe det egentlig egner seg dårlig til.

Imidlertid har miljøhensyn gjort at myndighetene har begynt å se nærmere på denne måten å bruke gammel asfalt

på. Det er mistanke om at enkelte miljøfiendtlige stoffer kan sive fra asfaltmassene og ut i omkringliggende jordmasser. Det har derfor i visse kretser blitt mumlet om et forbud, men ingen vet sikkert om det kommer eller om det i det hele tatt er noe under utredning. Sannsynligvis er denne frykten ugrunnet, vi måtte i tilfelle begynne med å fjerne 100.000 kilometer med asfalterte vegger! Derimot er det et generelt ønske om å ta vare på ressurser, for å resirkulere der resirkulering er mulig.

Det ferdige produkt - knusemassen - er et kvalitetsmessig høyverdig produkt som enten kan brukes som den er - som underlag for dekket, eller kan tilsettes bitumenemulsjon og brukes som dekke. Det beste er at råvarene er så godt som gratis - og at det derfor prismessig vil være svært gunstig.

SVB har som sagt gjort endel markedsundersøkelser og sats i første rekke på å være leverandør til andre fylker og kommuner. De aller fleste sitter på asfaltflak som de i dag ikke helt vet hva annet det er å gjøre med, enn å dumpe det. Derfor er det viktig å komme først inn på dette markedet. Private firma har vært inne på tanken, men har inntil videre sett ut til å innta en vent-og-se-holdning. Dersom Vegvesenet skulle få det til er det mulig det kan bli konkurranse på dette feltet, men det er det for tidlig å si noe om. Dersom det er mulig å etablere skikkelige rutiner for deponering av slikt materiale, skulle det ikke så voldsomt mange tonn til før det hele blir regningssvarende.



Slik kan for eksempel et asfaltknuseverk se ut! (Foto: Halvard Torgersen)

111 NYE FOTGJENGERE I 1993

111 personer kan takke vegvesenets radarbokser for at de ble fotgjengere i 1993 - eller kanskje mer korrekt, de kan takke seg selv for det. I løpet av året har våre radarbokser totalt registrert vel 1,2 mill. passeringer. Av disse ble det registrert 3204 overtredelser som er blitt oversendt politiet, noe som igjen har økt antall kollektivreisende med i hvert fall 111.



Willy Bakken

Jan Wamstad, som er vår driftsansvarlige, sier at antall overtredelser i 93 ligger på omtrent samme nivå som året før.

-Erfaringene med radarboksene er at ulykkestallene på vegene i distriktet har gått ned, på grunn av denne form for overvåking. Vi har imidlertid ingen planer om å sette opp flere bokser i Drammensområdet den nærmeste framtid, sier han. Kommer det nye, kan det bli aktuelt å plassere disse langs rv.7 gjennom Hallingdal.

Noen nekter seg ingenting...

Det er også blitt registrert noen skikkelige råtasser i løpet av året. Den aller verste var en på 177 km/t. Denne gikk imidlertid fri, da vedkommende returnerte etter en tid, medbringende skjærebrenner. Hele stasen ble kappet ned og «bortført», forteller Wamstad. Saken beror fortsatt hos politiet som uopplært. Av andre spesielle tildragelser, kan Wamstad fortelle om en «ungdomsbil» som ble fotografert i 69 km/t i en 50-sone. Dette kvalifiserte til et forelegg på 1.200,- kroner. Noen minutter senere blir samme bil fotografert i 90 km/t, men denne gang med tildekte skilt. At bilen var den samme og med samme klientell ombord, hersket det ingen tvil om. Resultat: Alt taler for nok en ny fotgjenger, i tillegg til klekkelig bot. I alt har bilførerne bidratt med over 3 mill. kroner til statskassa på grunn av automatisk trafikk kontroll i Drammensområdet.



Vel 3000 kjøretøyer ble registrert med for høy hastighet forbi våre radarbokser i 1993. Her er filmleverandøren prøvofotografert og med god margin til fartsgrensa.(ATK)



BROBYGGEREN RETTER

Som våre lesere sikkert vil huske, hadde vi i forrige nr. blant annet et intervju med biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard.

I dette var det en formulering som kunne forstås dithen at all utekontrollvirksomhet på vegene i Buskerud skal opphøre på grunn av EØS-tilpasningen. Brobyggeren vil få understreke at dette ikke er riktig.

Det som er saken, er at den spesielle utekontrollgruppa som har vært i virksomhet, vil opphøre som egen gruppe. En omorganisering som ble gjennomført fra årsskiftet, innebærer at utekontrollvirksomheten vil bli ivaretatt fra hver enkelt av de fire biltilsynsstasjonene i fylket. Dette betyr at trafikantene fortsatt vil oppleve å bli stoppet i kontroll ute på vegene, i regi av biltilsynet.



MIDLERTIDIGE SKILT VISER VEG TIL OL



Willy Bakken



I Buskerud settes det opp nærmere 30 skilt for å vise veg til OL: Her er Øystein Johansen og Bjørn Kristoffersen klare til OL-skilting. (Foto:WB)

Vegvesenet er nå godt i gang med monteringen av de spesielle skiltene som skal lette avviklingen av OL-trafikken. Behovet for ekstra skilting er størst i Oppland og Hedmark, men også i nabofylkene vil det komme opp en del skilt i forbindelse med OL. I alt vil det bli satt opp 1400 skilt i OL-regionen.

I Buskerud vil det tilsammen bli satt opp 26 skilt, opplyser Einar Ottesen. Dette er i hovedsak skilt som viser hvilke vegruter som skal nyttes mot Mjøs-regionen. Kostnadene for skiltoppsettingen i Buskerud er beregnet til 60.000.- kr.

I OL-regionen er hovedtyngden av skilt,

visning til arenaer, deltager og presse landsbyer. Det er også visningsskilt som viser akkreditert trafikk til engne ruter. Disse skiltene er utstyrt med piktogrammer og det spesielle snøkrystallmønsteret og de er utformet i samarbeid med LOOC's designavdeling.

I tillegg kommer et betydelig antall oransje opplysningstavler som informerer trafikantene om f.eks. omkjøringsveger. En del ekstraordinære forbuds- og påbudsskilt skal også opp - hovedsakelig i Lillehammer by. Skiltene er tildekket med tape eller papp fram til lekene starter.

Denne skiltinga er en forutsetning for å sikre trafikkflyten under OL. Det blir stor trafikk med en stor andel ikke lokal-kjente sjåførere og derfor settes sikkerhet og avvikling i høysetet.

Total kostnad for OL-skiltingen beløper seg på mellom 5 og 6 mill. kroner. Her ligger også utgifter til planlegging og skilt på kommunale vegger. Det er LOOC som i det alt vesentlige finansierer dette.

Alt skiltmateriale produseres av lokale bedrifter i OL-regionen - fra fundament til selve skiltet. Alle OL-skiltene skal demonteres etter at lekene er slutt, men Vegvesenet skal selvsagt ha full etterbruk av f.eks. fundamenter og rør.



FJELLTUREN 1993

FINSE - KRÆKKJA - HAUGASTØL



Sæming Alvim

En fredag i august dro en gjeng på 10 stk. fra vegkontoret på årets fjelltur. Reisen gikk med bil til Haugastøl hvor vi parkerte og tok toget videre til Finse. På Finsehytta var det ganske fullt, så vi ble plassert på sovesal med mange andre. Her slappet vi av med en liten «rød knert», noen springstep i midtgangen, før vi benket oss til.

Ute duskregnet og blåste det, så det var deilig å kunne ligge i hus, selv om det ble litt uggent for noen, da det var et vindu som stod oppe.

Etter en bedre frokost og startbilde på Finsehytta, dro vi i veg mot Krækkja med regnklær. Men etter en time letnet det opp og resten av turen gikk i ganske bra vær. Turen mellom Finse og Krækkja, er satt opp til 7 timer. Det er et lett terreng å gå i med lite stein.

De første timene gikk vi med Hardangerjøkulen mot horisonten i vest. Under vegs gikk det med sjokolade og drops og annet «smågodt». Vel halvvegs rastet vi ved et

vann og «kaffelars» med kjerring kom fram. Her ble det kokt kaffe og stekt pølser over en nying og vi syntes livet var herlig med en liten «knert» attåt - dette må bare oppleves.

Det lå fortsatt snøfonner i stien i august måned. Vi passerte Finnsbergvannet med flere dyregraver langs stien. Her bodde det faktisk fangstfolk for 8000 år siden.

Da vi kom så langt at vi så Krækkjahytta, tok vi den siste rasten. undertegnede lurte fram en kartong «Liebfraumilch og høye stettglass fra sekken. Her satt vi da på «Norges tak» og koste oss med hvitvin i det grønne. To karer kom forbi og de ble ganske overrasket over å bli servert hvitvin av stettglass langt inne på Hardangervidda. ER VI PÅ TUR, SÅ ER VI PÅ TUR.

Det var en lystig gjeng med vegfolk som kom fram etter vel åtte timer i fjellet til Krækkja. Her hadde vi reservert rom, de ble fordelt og så bar det rett i dusjen. En bedre 3-retters middag gled lett ned

etter en god dag i fjellet. Om kvelden var det sosialt samvær med «nogo attåt» og allsang i peisestua. Kl. 23.00 tok de lyset.

Neste dag gikk turen mot Haugastøl. Her er det også lett å gå, ca. 4 timers tur.

Også den dagen kokte vi kaffe og koste oss. Denne dagen var det Hallingskarven som var mot horisonten i nord-vest. Vel framme på Haugastøl hadde vi god tid til turen hjem igjen.

Kristin Nævra, Marit Sandli, Dina Lefdal, Aud Thoresen, Siri Jahren, Tove Heimdal, Arild Nyborg, Geir H. Gundersen, Kjartan Hove og Sæming Alvim, takker hverandre for en fin week-end på Hardangervidda.

Det er plass til mange flere på turene våre, de må bare oppleves. Planlegging av neste års tur er i gang, antagelig i Rondane i et lett terreng.

VI SKAL PÅ TUR, FOR DA BLIR VI IKKE SUR.



Turdeltakerne tar seg en vel fortjent rast i fjellheimen.



SNØPLOGER BAK HVER EN BUSK



Willy Bakken

I forbindelse med OL på Lillehammer, kommer vinterberedskapen i OL-regionen til å være fire ganger så høy som normalt. Det er vel kanskje noe sterkt tatt i at det vil stå en snøplog bak hver en eneste busk, men faktum er at i alt 800 mann og 240 maskiner vil være i arbeid for Vegvesenet under arrangementet.

Det er inngått en driftsavtale mellom Vegvesenet og LOOC på 40 mill. kroner for det 2.200 km lange OL-vegnettet. Av dette skal LOOC dekke 25 mill. Vegvesenfolk fra hele Sør-Norge er engasjert i drifts- og vedlikeholdsoppgaver på OL-vegene. Det skal i



Store mengder salt vil bli brukt på OL-vegene for å gjøre det lett framkommelig under lekene.

BJØRN FIKK GULLHJELMEN



Prisvinneren gratuleres av to av sine kolleger, Laila Bråthen, t.v., og Liv Nebell.

Foto: Steinar Stenvik.



Willy Bakken

tillegg opprettes en spesiell OL-sentral, der 30 personer kommer til å jobbe. Denne sentralen er delt i fire, en stabsgruppe, en driftsgruppe, en trafikkgruppe og en informasjonsgruppe. Sentralen skal bidra til at trafikkavviklingen blir gjennomført så effektivt som mulig gjennom informasjon og veiledning. En annen oppgave er å sørge for nødvendig kontakt og samordning internt i Vegvesenet, i tillegg til kontakt utad. Sentralen skal også ivareta kontakten med OL-arrangøren LOOC. Den viktigste oppgaven for Vegvesenet under OL blir å få trafikantene fram til rett sted og til rett tid i perioden 12 - 27 februar 1994.

Etter det vi erfarer, er ikke Buskerud engasjert i dette spesielt oppdraget, bortsett fra at biltilsynet låner bort sin nyeste bil. Vi regner imidlertid likevel med at mange vil finne vegen til Lillehammer - men da som tilskuere og brukere av OL-vegnettet.

Under vegkontorets tradisjonelle juleavslutning, ble Bjørn Dietrichs overrakt Trygg Trafikk's gullhjelme av fylkessekretæren, Monica Stuvstad.

Denne høytstående utmerkelsen deles ut til personer som er opptatt av, og som utretter noe, for de myke trafikantene i fylket.

Gjennom sitt utrettelige arbeid for denne gruppe trafikanter i fylket, er Bjørn så absolutt verdig mottaker av hedersbevisningen.

Brobyggerens redaksjon stiller seg i køen av representanter for de kvalifiserte meninger og gratulerer hjerteligst med utmerkelsen!



SÆMING ALVIM FIKK ÅRETS INNSATSPOKAL



Willy Bakken

Bedriftsidrettslagets innsatspokal for 1993 er blitt tildelt Sæming Alvim. I sin begrunnelse for tildelingen, sier juryen at Sæming er typisk JA-menneske under mottoet «Ut på tur - aldri sur».

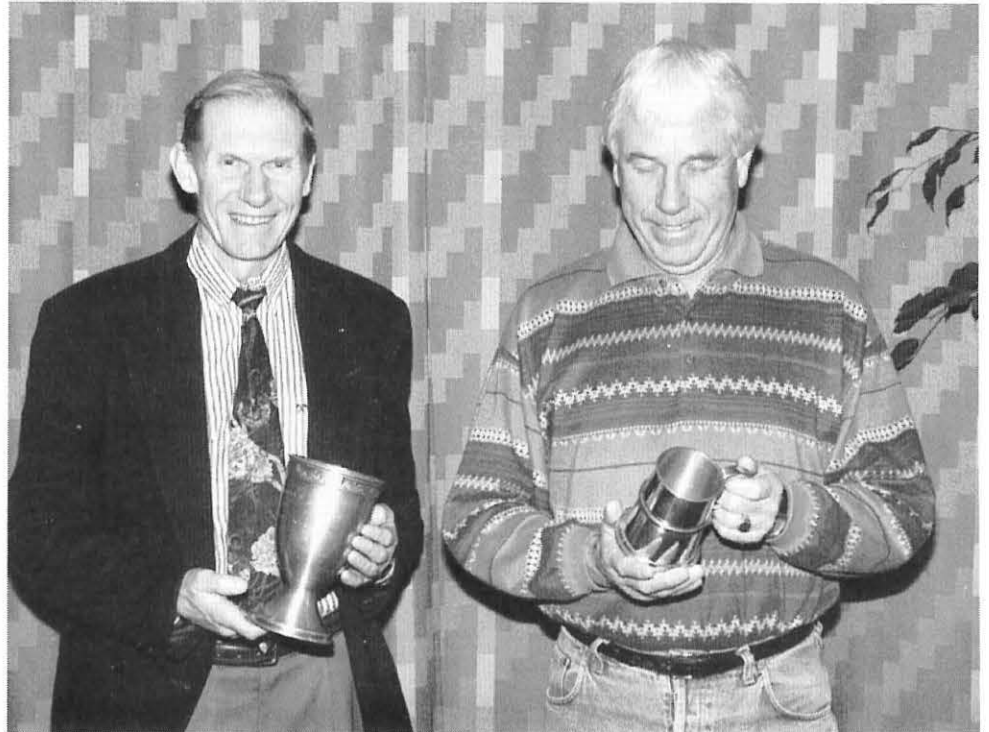
"Som formann i vårt bedriftsidrettslag gjennom mange år, har han vist seg som et foregangsmenneske og stiller alltid opp, enten det gjelder pølsesalg eller andre praktiske gjøremål for laget. Han har også vist stort initiativ når det gjelder å dra folket med seg ut i fjell og skog."

Brobyggeren stiller seg i gratulantenes rekke.

HEDERSPRIS TIL GT

Idrettslagets hederspokal er blitt tildelt Gunnar T. Johannesen for hans store engasjement i etableringen av vegkontorets trimrom. Å holde vegkontorets ansatte i rimelig god stand, er en viktig oppgave. At de ansatte nå har tilgang til et godt utstyrt og trivelig trimrom, er derfor mye Gunnars fortjeneste.

Brobyggeren gratulerer med vel fortjent utmerkelse.



Sæming Alvim og Gunnar T. Johannesen er blitt hedret for stor innsats i bedriftsidrettslaget.

Redaktør på krigsstien:

IKKE TUKLE MED ETATSMERKET!

Som alle bør være kjent med, har vi fått nytt etatsmerke. Dette er en del av et profilprogram som nå er i ferd med å bli gjennomført i etaten.

Men vær så snill - ikke tukle med dette merket.

Tidligere vegdirektør Eskild Jensen begrunnet innføringen av et profilprogram, blant annet på denne måten:

«Det samlede inntrykket av Vegvesenet kommer til syne på mange svært ulike profileringsområder, fra visittkort til asfaltverk. For å få til et enhetlig synsinntrykk - en klar visuell profil - for alt dette, trengs det rammer og retningslinjer, båret av en sikker designide. Denne visuelle profilen må ta vare på tradisjonen, på det som folk alt kjenner oss ved. Men det må også være tilpasset dagen og framtida på en god måte, både visuelt og praktisk.

Profileringsprogrammet vårt skal fylle denne funksjonen».

Dette innebærer at det profilprogram som nå er vedtatt, skal følges, uten innslag av lokal oppfinnsomhet. I klartekst betyr det at det ikke er lov til å endre noe på selve etatsmerket, uansett hvor fint den enkelte synes han eller hun har fått det til. Som grunnregel skal alltid navnet Statens vegvesen være med i tillegg til selve etatsmerket. Plasseringen av navnet og skrifttype, er det også bestemte regler for.

Ved vegkontoret prøver vi nå å følge profilprogrammet når trykksaker eller andre ting blir produsert. Dersom det skal lages noe lokalt i fylket, henstilles det om at vegkontorets informasjonsseksjon blir kontaktet, dersom det er tvil om hvordan det skal være. Dette for at det endelige resultatet skal bli korrekt. Dette har med å kvalitetssikre det vi gjør - og det er viktig.



FLAMMENDE BRUÅPNING I BITENDE KULDE



Willy Bakken

Som vi fortalte i forrige Brobygger skulle Noresund bru offisielt åpnes 14. desember. Og det ble den!

Både innbudte gjester, tilskuere og ikke minst kuldegradene, var så absolutt tilstede i Krødsherad denne kvelden. Bruåpningen var lagt opp i samband med fakkelfestens ferd nedover Hallingdal. Det var fylkesordfører Per Ulriksen som foretok den høytidelige åpningen. OL-fakkelen gjorde en kort stans ved brua, og fakkeldrageren tente så bruas egen fakkellampe med sin OL-flamme. Dermed ble snora kuttet og fakkelfestfølget ble således de første som fikk passere brua etter at den var erklært for offisielt åpnet.



Bruas egen fakkellampe har blitt tent med OL-ilden.



OL-ilden gjorde en kort stans ved Noresund bru i anledning bruåpningen.



Fylkesordfører Per Ulriksen erklærer brua for offisielt åpnet, godt assistert i vinterkulda av vegsjef Trygve Rognan og fylkesrådmann Bjarne Stabæk.

TANKER VED EN BRUÅPNING



Oskar Gjestemoen

Det er tirsdag kveld den 14. desember 1994. I bitende kulde - kvikksølvet kryper ned mot -25 grader - vi står ved enden av den nye Noresund bru. Dampen fra åpent vann skaper trolske skygger langs strendene.

Tankene går tilbake til Noreveldet.

Blikket streifer over historiske gravhauger og vegskjæringenes v-form, som skjærer seg gjennom «haugrekka». Blikket faller til ro ved Sundsgård Nore - gården ved det smale sundet.

I dette smale sundet lå det i sin tid en stor stein. Det fortelles at det var en «Jutul» som kastet steinen fra Norefjell. Steinen var til stor hinder for tømmerfløtingen og en svenske tok på seg jobben med å bore og sprengte, for den var hard som flint. Da jobben endelig var ferdig, utbrøt svensken: «Jag tror djevelen var i den steinen».

Her var det i gammel tid landhandel og sundsted. Gamle minner om Sundstua og ferja dukker opp.

Tankene farer videre til diskusjonen om bru over Noresundet. Alt før siste verdenskrig var det snakk om å bygge bru her.

Men det var vinterolympiaden i 1952 som satte fart i planene. Avisene skreiv i slutten av 1940-årene bl.a. «Nedisede småbåter burde være forbudt til transport av folk i våre dager. Dei er i alle høve ikkje noko å frakte olympiafarere med». Høsten 1949 kom arbeidet med brua og tilstøtende veg i gang. Forskuddsbetalingen var kr. 1,95 pr. time og den første akkorden ble utbetalt med kr. 2,13. I tillegg ble det utbetalt kr. 0,73 pr. t. i dyrtidstillegg. Lastebiltransport ble betalt med ca. kr. 8,-.

Minner fra tida sammen med arbeidsbasene Erlandsen, Kittilsen og Omby dukker opp og passerer som en «minnes melodi».

Brua ble ferdig høsten 1951 og ble åpnet med taler og fest. Mens ordfører Dybendal holdt åpningstalen, hørtes et iltert bilhorn fra en oslobilist som påkalte ferjemannen for siste gang. Under ordførerens åpningstale, rodde så ferjemannen den mørkne ferja over sundet for siste gang.

Minner fra OL 1952 med storslålåm og utfor, dukker opp og Stein Eriksen's gullmedalje blinker i det fjerne.

Brått blir jeg revet bort fra drømmeland og ser fakkelf stafetten komme ned mot brua. Fakkelf stafetten som er på tur mot Norefjellmassivet, fra husmannsplassen Øverbø i Morgedal til Lillehammer.



Artikkelforfatteren sammen med Anders Lindum og Eivind Evenstad. Alle var med på å bygge Noresund bru som ble åpnet for 42 år siden.

(Foto: W. Bakken)



EN ÆRA ER FORBI - OG EN NY BEGYNNER

Når nå nye Noresund bru står ferdig, er en æra endelig avsluttet. I 157 år har ferdselen over sundet gått jevnt og trutt, først med fergemann, avløst av den første brua i 1952 og nå til slutt med en bru som tåler dagens tungtrafikk. Hvem vet, ved den offisielle bruåpningen kan det jo hende at de gamle fergemennene kikker ned fra himmelen og rister vantro på hodet. Slik de gjorde da fremsynte sjeler allerede ved århundreskiftet begynte å fable om en broforbindelse over sundet.



Mette S. Riseng

En høytidelig utnevning

Behovet for en forbindelse over Noresund oppsto da den første vegen over Ringnesåsen sto ferdig. Fra tidligere av hadde de reisende på strekningen Gulsvik - Ringnes måttet ta til takke med å ro Krøderfjorden. Selv om denne trafikken for det meste var lokal, var det også endel embedsmenn som begynte å bevege seg rundt i riket på denne tiden. Den nye Ringnesåsvegen var en kjerreveg, og altså et stort fremskritt i forhold til de rideveger som man ellers måtte ta til takke med. Ferdsele ble lettere, og dermed var det flere utenbygds folk som reiste gjennom bygda. Sundstedene var altså svært kritiske for samferdselen, og den som fikk oppgaven som sundmann måtte skjøtte vervet med den største omhu. Der det oppstår et behov, vokser det gjerne til et krav, og vegene over Ringnesåsen og østsiden av Krøderfjorden måtte forbindes på en eller annen måte. Embedsmennene stilte krav til embedsverket, og embedsverket tok affære. Utvelgelsen av fergemann var en høytidelig sak, og vedkommende skulle i henhold til lovverket utnevnes av statsoverhodet.

Rettigheter og plikter

Således ble da den første fergemann beskikket av kong Carl Johan i kongelig forordning av 5. oktober 1835. Det var gardbruker Anders Trulsen Glesne som fikk det ærefulle, men ganske slitsomme, verv av kongen selv. Glesne ble senere lensmann i bygda ved siden av at han eide og drev gården nedre Nore.

I den kongelige forordning hadde man skissert en fergemanns rettigheter og plikter. Som en kuriositet siterer vi paragraf I - Rettigheter for Fergemanden, punkt b:

«At vedkommende Sæssionsdeputation naadigst bemyndiges til indtil videre at bevilge afgivet et værnepliktigt ungt Mandskap til Færgekarr ved dette Færgested forsaavidt at nogen dertil maatte findes at være villig.»
 Og lenge var det nok av unge menn som mer enn gjerne avtjente sin verneplikt ved toftene på fergen.

Pliktene til fergemannen var mange, og dersom man forsømte sin tjeneste ble dette slått ned på, umiddelbart og til tider svært hardt. Under paragraf II, punkt c, finner vi blant annet:

«At afpasse Transporten til enhver Tid, Nat og Dag, med muligst hurtighed, under Ansvar af Mulkt, i Tilfælde av grundet Klage, fra 1 til 5 Spesidaler efter Amtets Kjendelse eller Politiretsdom. I sidste behandles Sagen på samme Maade, som Sager angaaende Skyldsforsømmelse.»

Tradisjonen føres videre

Anders Trulsen Glesne døde i 1843, men først ti år senere ble hans sønn, den 13-årige Ole A. Nore utnevnt av amtmanden i Buskerud, Gustav Petter Blom. I utnevnelsen passet Blom på å få med et par ekstra klausuler, blant annet skulle «Krødsherreds Almue» settes over gratis ved overværelse av gudstjenester, og at postførerene likeledes skulle settes over uten betaling mot en årlig godtgjørelse på 5 Spesidaler - hvis dette ble billigere

enn den til enhver tid gjeldende takst. Ole A. Nore betjente sundstedet frem til 1861, da han ved sin verge Torkel Bjøre forpaktet bort plassen Sundet til Godfred Klem som overtok betjeningen av fergestedet.

Såvidt vites rodde ikke Klem selv, men drev landhandel og poståpneri på eiendommen. Det samme året som Klem overtok ansvaret fikk fergemannen en konkurrent i dampskipstrafikken på Krøderfjorden. Trafikken økte jevnt og trutt i disse årene, den ferdselen som tidligere hadde blitt dominert av lokal- og embedstrafikk utvidet seg, og stadig mer vanlig ble det at vanlige folk reiste.

Et ultimatum blir fremsatt

Praksis for betaling hvis man så hele nasjonen under ett, var at sundmannen fikk en årlig godtgjørelse fra lokalbefolkningen. Men ikke i Noresund. Det var derfor det i 1901 gikk et brev fra beskikkede Ole A. Nore, på vegne av forrettende fergemann Jens Klem (som trolig overtok etter sin far i 1891), til amtet. Nore fremsatte et ultimatum; dersom det ikke ble bevilget et beløp, stort kr. 250 årlig til skyssing av lokalbefolkningen ville han si fra seg beskikkelsen. Søknaden ble behandlet i amtsformannskapet, og gikk gjennom mot en stemme. Fergemannen fikk sine 250 kroner årlig, og amtsstyrelsen kunne puste lettet ut.

En legende

Utviklingen i samferdselspolitikken var i ferd med å innhente fergemennene i



Krødsherad. I 1905 ble vegen over Ringnesåsen nedlagt som hovedveg, og trafikken ble tilsvarende mindre. Derfor ble kontrakten med Ole A. Nore oppsagt, samtidig med at plassen Sundet ble forært kommunen til «et vordende Pleie- og Fattighjem for gamle Fattige her i bygden». Kommunen tok imot denne storslagne gaven, og overlot ansvaret for utbyggingen av gamlehjemmet til Fattigstyret. Spørsmålet om fergemannens fremtid kom opp da Jens Klem etter kort tid sluttet i jobben, og kommunestyret slo fast at det var Fattigstyrets ansvar å drive fergestedet videre. På denne betingelsen ble Halgrim Kleven ansatt, under den forutsetning at han i tillegg skulle fungere som gårdsgutt på gamlehjemmet.

Og Kleven er i grunnen en historie verd i seg selv. I hele 38 år satt han ved toftene og fraktet de reisende over sundet i Nore, før han i 1942 overlot årene til Martin Hanserud, bare 10 år før broforbindelsen var et faktum. Kleven levde fremdeles da gamlebrua ble oppført. Da han begynte som sundmann hadde han 3 øre for hver

person han satte over, og 13 øre for hest og vogn. Uttallige er de åretakene som Hallgrim tok over sundet.

Visjon blir virkelighet

I 116 år var altså trafikantene avhengige av sundemannen i Nore. Om sommeren med fergen og om vinteren som los over isen. Men allerede ved århundredskiftet kom som sagt tanken på broforbindelsen opp for første gang, og selv om det ikke ble en realitet før nærmere et halvt århundre senere hadde herredsstyret allerede i 1923 satt av 14.000 kroner til dette formålet. Og gamlebrua gjorde tjenesten sin i 41 år, før tungtransporten gjorde sitt til at den ble for liten.

Den nye brua ble bygget på rekordraske 5 måneder, og ble altså offisielt åpnet den 14. desember, kombinert med at fakkelfstafetten kom til bygda. Og selv om sundestedets historie kanskje har gått i glemmeboka, ble det skapt ny historie den dagen. Det ville kanskje glede de gamle sundmennene å se at arbeidet deres ble ført videre, i takt med tiden og de forutsetninger utviklingen har gitt oss.



Dette var en av de aller siste fergeturene som foregikk i Noresund. I bakgrunnen ser man brua som overtok fergemennenes arbeide. Det har blitt fortalt at den siste fergemann, før brua ble erklært offisielt åpnet, stilte seg opp ved bruenden og tok betalt av de som skulle kjøre over.

PUBLIKUMSUNDERSØKELSE I BILTILSYNET:

FOLKET HAR GITT SIN DOM



Willy Bakken

En publikumsundersøkelse som ble gjennomført ved samtlige stasjoner i fylket i mai måned i fjor, viser at publikum er svært godt fornøyd med den service de får. Hele 87 % svarte at de var tilfreds med kundebehandlingen, 8 % var delvis tilfreds, mens bare 5 % av de spurte var ikke tilfreds med den behandlingen de hadde fått.

Biltilsynsjef Asbjørn Bustgaard kan fortelle at det ble utlevert nærmere 2.200 spørreskjemaer, av disse ble 828 returnert. Dette er en svarprosent på 38, noe som biltilsynsjefen er tilfreds med for denne typen undersøkelser.

Det som imidlertid er noe oppsiktsvekkende, er at bare to prosent av de spurte, ikke var tilfreds med åpningstiden. Så mange som 83 %, svarte at den åpningstiden biltilsynet har i dag, er tilfredsstillende og 15 % var delvis tilfreds.

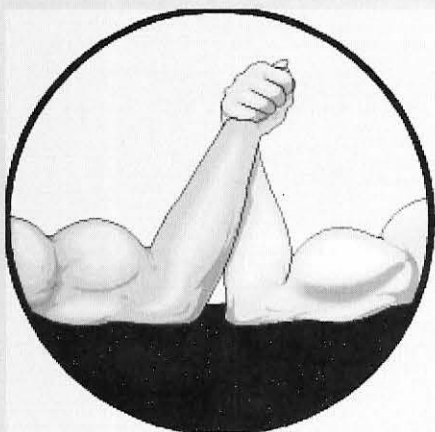
I en kommentar sier Bustgaard at dette betyr at vi må stille spørsmål om det er behov for å utvide åpningstiden ved biltilsynsstasjonene i fylket.

I Stortingsmelding nr. 34 - Norsk veg- og vegtrafikkplan, står det å lese at «Samferdselsdepartementet vil gå inn for at biltilsynet - i tillegg til sine vanlige åpningstider - kan tilby publikum sine tjenester også på enkelte kvelder (langdager)».

-Vår undersøkelse viser imidlertid at dette behovet er uhyre lite i vårt fylke, sier Bustgaard. Han kan imidlertid ikke si hva utfallet av denne saken vil bli, da det ikke er kommet nye signaler om åpningstiden for biltilsynet.



DEBATT!



En skal like
andres meninger
i sin avis!

Vi i redaksjonen
føler at mange
viktige emner bør
tas opp til en
skikkelig debatt,
og stiller gjerne
våre sider til
rådighet.

Som levende deler
av en spennende
og til tider ombrust
etat, kan
meningene være
både mange og
delte.

Vi har bruk for
dem alle, for det
er forskjellene
som skaper den
«driven» som gjør
at vi kommer oss
fremover, og ikke
blir stående på
stedet hvil.

Er du enig?
Uenig?

Eller er det noe
annet du gjerne
vil ta opp?

Kontakt oss!

Redaksjonen

MENINGSLØS DEBATT OM EN MENINGSFULL ORGANISASJON

I en rekke innlegg i Brobyggeren har Janby lagt fram sitt syn på Statens vegvesen Buskerud og ledelsen av organisasjonen. Organisasjonen er i generelle vendinger dømt nord og ned for manglende kontakt med det samfunn vi er satt til å tjene, og ledelsen for manglende forståelse for dette og for ikke å forstå hvorledes organisasjoner skal ledes i våre dager.

I mitt første tilsvarede redegjorde jeg for det omfattende kontaktmønster SvB har mot kommuner, fylkeskommunen, interesseorganisasjoner og enkeltpersoner blant trafikanter og naboer til vegen. Dette ble verken kommentert eller imøtegått. Likeledes beskrev jeg vårt målstyringssystem som på tross av mangler, likevel er relativt godt; jeg beskrev også det møtesystem som er etablert i organisasjonen for å sikre at informasjon blir utvekslet mellom avdelinger og nivåer. Heller ikke dette ble kommentert.

Når en medarbeider i trykkefrihetens navn får framføre slike kritiske synspunkter som Janby gjør, så stilles det også krav til ham, dersom han vil bli hørt, om at han beskriver forhold i og

omkring Statens vegvesen Buskerud som underbygger de meninger og påstander han kommer med. Jo sterkere påstander, desto større krav til dokumentasjon. Etter min oppfatning har Janby ikke en gang forsøkt å underbygge påstandene, men han holder i sitt siste innlegg likevel fast på sine meninger.

Janbys eneste bidrag til å forbedre SvB, ved siden av noe lærebokstoff om moderne organisasjoner, er at vi bør snu pyramiden på hodet. Et slikt populistisk utsagn kan muligens være et utgangspunkt, men ikke det mer konkrete innhold i en diskusjon. Ingen venter vel at Janby skal kunne legge fram en komplett løsning på et nytt og bedre SvB. Men når han tar så hardt i som han gjør, så forventer jeg i det minste at han med utgangspunkt i den delen av virksomheten som han har kjennskap til, kan påpeke svakheter og legge fram forslag til forbedringer.

Denne diskusjonen med Janby føler jeg er som å spise suppe med gaffel - den forblir resultatløs og jeg avslutter derfor.

Gerhard Hjelbak.

ER VI MED I EN MENINGSFULL

Ja, jeg stiller fortsatt samme spørsmål som for vel ett år siden da jeg første gang presenterte mine tanker i Brobyggeren. Det som jeg, og sikkert mange med meg, har opplevd i Vegvesenet i mellomtiden i små og store sammenhenger har ikke gitt spørsmålet noe positivt svar, snarere tvert om.

Hollerutvalgets innstilling var en klar bekreftelse for meg at mine synspunkter rundt dårlig ledelse og dårlig organisering av vegkontorene er riktige. Dette var

en klar melding om dårlig jobbing. Videre er aksjonen som ble satt igang rundt "Det nye Vegvesenet" like rett frem i sitt budskap; vi trenger en ny giv!

Ja, jeg er så hjertens enig! Men har vegvesenet over det ganske land sklidd så langt ut i grøfta at det kun er et krafttak fra landets øverste politiske ledelse som kan redde oss?

Og hvorfor kommer det stadig tettere pålegg fra Vegdirektoratet om innføring



MENINGSFYLT ORGANISASJON

Svar til Anders Haga.

Jeg er enig med deg i at det fra arbeidsmiljøloven ble innført og framover har vært mye diskusjoner om utplassering av hvilebuer kontra kompensasjon for manglende hvilebu.

Ledelsen er nødt til å forholde seg til lovens hovedbestemmelse om at tilfredsstillende spisested skal stilles til disposisjon. Vi har i dag noen få rene spisebrakker utplassert utenom de faste oppmøtestedene. Noen av disse blir så lite benyttet at det rent økonomisk ville vært riktig å fjerne dem.

Vi er enige i at å foreta lange reiser for å komme til tilfredsstillende hvilebuer er kostbart og må unngås. Også av denne grunn må det være et visst tilbud slik at de som ønsker å innta måltidet på godkjent sted, har en viss mulighet for å oppnå dette.

Jeg er meget lei meg for at du og enkelte andre har fått det for seg at ledelsen er ute etter å fjerne goder fra dere. I eksemplet ditt vil jo det primære godet

være å bli tilbudt tilfredsstillende spisested og ikke en økonomisk kompensasjon for ikke å få det. Dersom det er allminnelig enighet om å gi avkall på primærgoden, vil ledelsen selvsagt ikke motsette seg at dyre ordninger opphører.

Det er vel mulig at det fra ledelsen har vært fokusert for mye på konkurranse, effektivitet, kvalitetsoppfølging osv osv de siste årene. I alle fall er det lett å forstå at en som vet med seg selv at han har gjort en god jobb blir frustrert når han får høre at maskinen han kjører går med underskudd.

Vi kan likevel ikke lukke øynene for realitetene. Det er på maskinsiden startet et samarbeide mellom ledelsen og ansatte for å finne fram til hva vi kan gjøre for å bedre rammebetingelser og egne resultater, og i hvert fall klarlegge forskjellige rammebetingelser for oss og private.

Jeg har tro på at dette samarbeidet etter

hvert vil føre til en mer positiv stemning i etaten. Etter min mening har vi klare nok mål og standarder som skal følges innenfor gitte rammer.

Ingen av oss er perfekte. Det er opp til oss selv hver på vår plass å gjøre jobben vår. Hvis vi konsentrerer oss om å gjøre vårt beste og har følelsen av å ha gjort en god jobb når arbeidsdagen er over uten å ergre oss over at vår innsats ikke blir satt skikkelig pris på, da får vi en god etat. Ikke dermed sagt at vi ikke skal si fra om forhold vi er misfornøyd med. Tvert imot! Et problem kan ikke løses hvis den som sitter med nøkkelen til løsning ikke kjenner saken.

Nye utfordringer kommer med Krøsus og «Det nye vegvesen». Vi kunne nok alle tenke oss mer ro i rekkene for å konsentrere oss om å gjøre jobben best mulig. Vi får se positivt på at endringer får oss til å tenke nytt. Kanskje det gamle tilvante ikke alltid er det beste?

Bright Hope

ORGANISASJON?

av alt fra økonomistyring til kvalitetssikringssystemer? Kan dette bety at "noen" høyere opp har forstått at det bak alle glatte fasader kanskje ikke står så bra til med den ytre etat, og at denne valgte metode er den enkleste måten å få orden i eget hus?

I Stortingsmelding nr. 35 (1991-92) om statens forvaltnings- og personalpolitikk heter det bl.a.: ".....Det er rom for forbedringer. Det gjelder både kvalitet og effektivitet som forvaltningen er avhen-

gige av for å vinne oppslutning og legitimitet."

Mulighetene er altså mange også på det lokale vegkontors plan for å få til forbedringer. Det er bare så syne at det skal gå så langt at den siste utveg blir den eneste løsningen, nemlig sentral overstyring.

Einar Janby

Redaktøren bemerker:

Brobyggeren oppfordrer sine lesere til å komme med innlegg i bladet. En av hensiktene med å utgi bedriftsavis, er at den skal være et forum for fri meningsutveksling. De fleste har sikkert ikke unngått å legge merke til at vi i de siste numre har hatt en debatt gående om vår organisasjon. Redaktøren føler nå at debatten er kommet til et nivå der meningsutvekslinger gjennom bedriftsavisen ikke lenger er det riktige. Diskusjonen om vår organisasjon anses dermed som avsluttet i Brobyggeren. Jeg er imidlertid overbevist om at det er mange andre emner som opptar våre lesere, og redaksjonen imøteser derfor nye innlegg med stor spenning.



PÅ EUROPAVEGKANTEN



Godt nytt EØS-år !

Varer og tjenester skal nå flyte fritt og udiskriminert over grensene. Dette har også vegfanten fått merke. Utenlandske trailere uten kjetting og med dekkutrustning vel egnet for langt sydligere breddegrader, viser seg stadig oftere i vinterlandet Norge. Selv godt ryddet og saltet Europaveg viser seg å være mer krevende å ta seg frem på for disse fremmede fugler, enn det de synes å være forberedt på. For ikke å snakke om høyfjellsvegene våre. Vinterdekk, kjetting, spade og varmedress hører med til utstyret for enhver lastebilkjørende nordbo. De fleste har til og med telefon ombord. «Mor» har sørget for termos med varm kaffe og en dugelig nistepakke.

Disse gutta er i stor grad selvhjulpne, selv under svært så vanskelige forhold - og kniper det, vet de hvor de skal få assistanse. Beste hjelpen er ofte kamerater og kolleger som de vet er i nærheten med tilsvarende doning. Det har hendt at selv i maksvær har det vært nødvendig å sette i verk de reneste redningsoperasjoner for nødstedte lastebilkusker fra sørlige breddegrader. Språkproblemer har ikke gjort det lettere å få orden på flokene. Kjø og kaos er resultatet. Ufarlig er det heller ikke. Selv om noen vil kunne oppfatte det som diskriminerende synes det likevel nødvendig å gjøre noe i forhold til de mange hundre trailerne som hvert døgn

melder seg på grensestasjonene våre under vinterlige forhold. Krav om forsvarlig dekkutrustning, kjettinger og annet vinterutstyr, dreier seg om langt mer enn fri flyt av varer - det dreier seg såvel om sikkerhet for de øvrige trafikanter, som sikkerhet for at de aktuelle varer i det hele tatt kommer frem til bestemmelsesstedet. At det kan ligge god konkurransevne i å slippe å investere i vinterdekk og kjettinger er mulig - kanskje vi skulle gå inn for en EØS-tilpasning av norsk vinter, slik at konkurranseforholdene ble like ?

Oktan.

SAKTEGÅENDE TRAFIKK KAN OGSÅ VÆRE FARLIG



Jan Wamstad ved vegkontoret opplyser at vi nå gjør en innsats for å få redusert denne type kollisjoner på denne strekningen av E 18.

Det som vil bli prøvd, er at et skilt kommer opp som forteller at et saktegående kjøretøy er på veg nedover Lierbakkene. Bakenforkjørende trafikanter blir dermed gjort oppmerksom på denne «hindringen», og kan innrette sin videre ferd uten å plutselig renne inn i kjøretøyet foran. Systemet virker slik at når et saktegående vogntoet passerer detektorer i vegbanen, vil et variabelt skilt bli aktivisert med blinklys på toppen og med teksten «Saktegående kjøretøy» Hvor lenge dette vil stå oppe, kan vi selv bestemme, sier Wamstad. Dersom det oppstår strømbrudd i tunnelen, vil samme skilt bli

aktivisert, men da med teksten «Mørk tunnel». Det er kun trafikk i retning Drammen som vil få opplysning om dette.

Wamstad kan fortelle at denne form for varsling er den første i sitt slag her i landet. Dersom det viser seg at dette er et vellykket tiltak, vil det bli aktuelt å plassere lignende skilt ved andre tilsvarende nedoverbakker i landet. I disse dager arbeides det med strømtilførselen til anlegget, og når det er klart om kort tid, vil systemet bli satt i drift.



Willy Bakken

På E 18 nedover Lierbakkene er det registrert en del ulykker som skjer ved at personbiler braser inn i forankjørende vogntog. Disse tunge kjøretøyene holder svært lav fart nedover mot bomstasjonen. Uoppmerksomme bilister oppfatter ikke dette og braser inn i vogntoet foran. Statistikken viser at til dags dato er det registrert 10 personskadeulykker, to av dem alvorlige.

OVER ALLE FYLKESGRENSER I 1993



Noralf Haugvaldstad

Ingen oppgave er umulige for dekkeseksjonen i Buskerud. På grunn av budsjettssituasjonen i 1993 var vi nødt til å se oss om etter mer arbeid til utleggerlagene og oljegrusverket.

Vi tok kontakt med Oppland og Telemark for om mulig å få en eller annen jobb der. Anleggsavdelingen i Buskerud var også imøtekomende.

Vi regnet på de forskjellige jobbene på anlegg og var så heldige å få tilslag på Tranby (la ut 2177 tonn asfalt på riksveg og g/s-veg). På anlegget Bruhaug - Mogen på rv. 40, la vi ut 2668 tonn bærelag, produsert på stivt bindemiddel BE 70S/370 samt slitelag som toppdekket (1601 tonn Egd 16 med stivt bindemiddel her også BE 70S/370) I Hvitvingfoss la vi ut bærelag av Ag 16 på en tilførselsveg til den nye rv. 40 (233 tonn). Det ble også lagt Agb på to g/s-veger i Gol-området.

I Oppland regnet vi i egenregi sammen med Oppland og Hedmark, på fresing og utlegging av fresemasse. Dette var for anleggsavdelingen i Oppland. Stedet var i Øyer-området i nærheten av Lillehammer (OL-utbyggingen). Denne jobben fikk vi også i samarbeid med de nevnte fylkene. Oppland administrerte og kontrollerte jobben, men Hedmark tok seg av fresingen (frest gammel E 6) og Buskerud hadde utleggingen av fresemassen på div. lokalveger/omkjøringsveger. Vi la ut ca. 3700 tonn. Når denne jobben var utført, fikk vi diverse tilleggsjobber som flatelapping på forskjellige riks- og fylkesveger i Vågåområdet. Utlagt kvantum var ca. 3700 tonn (Ma) Vi var ca. en måned i Oppland. I Lena-området fikk vi også



Dekkeseksjonens mannskaper setter spor etter seg også i andre fylker. Her på en ny parsell av rv. 11 i Seljord i Telemark.

jobben med utlegging av fresemasse på et anlegg. Denne jobben ble utsatt til august (skulle vært utført i juni/juli) Det resulterte i at vi ikke hadde anledning til å få utført denne, på grunn av dekkelegging i vårt eget fylke.

I Telemark var vi med oljegrusverket og den ene utleggeren. Det ble produsert ca. 16000 tonn emulsjonsgrus med varierende bindemiddeltype. Fra 15. til 24. juni var vi i Bø og deretter flyttet vi til Åmot i Vinje. Der produserte vi emulsjonsgrus frem til 5. juli. Så flyttet vi til Hansehaug. (Vi måtte jo produsere litt i Buskerud også). Den 16. august flyttet vi til Telemark igjen, nærmere bestemt til omkjøringsvegen i Seljord (anleggsjobb). Her ble det produsert bærelag av stivt bindemiddel (BE70S/370). Produksjonen gikk meget bra (ca 8800 tonn Egd/18). Oppstillingsplassen for oljegrusverket var på anleggsstedet, så alt lå godt til rette. Ingen forstyrrende trafikk å ta hensyn til ved utleggingen.

Telemarkingene hadde utleggingen av bærelagsdekket. På grunn av tidsnød og andre omstendigheter var også det ene utleggerlaget vårt med på å legge ut bærelaget på anleggsparsellen (Lag 1). Laget la ut ca. 3800 tonn. Det ble lagt ut to lag à 5 cm. Vi var ferdig med produksjonen og utleggingen den 2. september. Totalt sett var vi i Telemark ca. 1,5 mnd. Så får vi håpe at dette er starten på et utvidet samarbeid mellom Buskerud og nabofylkene i årene som kommer.

Jeg vil spesielt nevne Olav Bakke som har stilt opp, både seint og tidlig for å frakte utstyret vårt rundt omkring i fylkene. Maskinavdelingen har stått på for at utstyret skal være i tipp topp stand til enhver tid og utført service og reparasjoner. Alt dette gjør seg utslag i at driften blir meget effektiv og at vi får et kvalitetsmessig bra produkt. Til slutt vil jeg takke alle for en kjempeinnsats i det året som gikk, og ønske alle vel møtt til ny innsats på dekkeseksjonen i sesongen 1994.



AVANSERT ELEKTRONIKK PÅ OL-VEGENE



Willy Bakken

En nøkkelfaktor i Statens vegvesens OL-operasjon, er et avansert datasystem som formidler og bearbeider informasjon fra elektroniske tellepunkter langs OL-vegene. Forverring i trafikkbildet utløser automatisk alarm på Vegvesenets dataskjermer.

Hele 50 - 60 elektroniske tellepunkter langs OL-vegnettet, vil bli brukt til å skaffe informasjon om trafikken under lekene. Disse punktene er knyttet til Vegvesenets datasystem («Veg-94») ved hjelp av telenettet. Tellepunktene registrerer kjøretøytype, antall biler, lengden, fart, avstand mellom kjøretøyene og hvilken retning de kjører.

Veg-94 vil gi informasjonsgrunnlag for Vegvesenets vedlikeholdsarbeid og

trafikkmeldingstjeneste, og blir også viktig for de råd Vegvesenet skal gi til politiets trafikkstyringssentral.

Trafikkdata samles inn fortløpende og kan oppdateres hvert femte minutt og data fra hele OL-perioden skal være tilgjengelig i systemet, sier overing. Per Engeset i Vegdirektoratet. Enkelte dager er forholdsvis like når det gjelder sportsarrangement og det er viktig for oss å bruke trafikkdata fra foregående OL-dager i planleggingen for resten av lekene. Vi har også beregnet trafikkmengder ut fra antall solgte OL-billetter, legger Engeset til.

Dataprogrammet er meget brukervennlig. Trafikkdata er tilgjengelig fra et hovedskjermbilde, som er et kart over

OL-vegnettet, der alle tellepunktene er markert. Vi har også bygget opp et varslingsystem som gjør at tellepunktene på kartet begynner å blinke, dersom trafikkmengden øker og passerer forhåndsbestemte nivåer, forteller Engeset.

I tillegg til tellepunktene, har Statens vegvesen montert video-kameraer på de mest sentrale vegstrekningene. Videobildene blir sendt Vegvesenets operasjonssentral ved hjelp av modem og gir unike muligheter til kontinuerlig vurdering av trafikkbildet. Vegvesenet har også opprettet on-line kontakt med Meteorologisk institutts værradar, for å få ferskest mulig informasjon om været som er i vente.



Brøytebil og dataskjermen blir viktige redskaper for Statens vegvesen under OL.

Foto: Olav Nordli.



I DET KREATIVE HJØRNET I DAG?



Mette S. Riseng

Hvorfor ikke gi planavdelingen en hjelpende hånd? Prosjektet Vegpakke Drammen har bestemt seg for å lage en Vegpakke-pins, for å skape litt blest om prosjektet på den måten som har vist seg å slå an hos befolkningen, på tvers av generasjonskløfter og geografiske forhold. For det er ingen tvil om at nordmennene er bitt av pins-basillen. Overalt du vender deg ser du gamle og unge med caps prydet (eller kanskje vi skulle si tyngtet?) med pins. Så også da på vegkontorets planavdeling - og det i den grad at man altså har valgt å igangsette en idekonkurranse for en egen pins.

Det skal denne gang dreie seg om Vegpakke Drammen. For den som ikke har satt seg inn i saken, dreier Vegpakken seg om følgende tiltak:

Kompensasjonstiltak i Lier
E18 Eik - Vestfold grense
RV11 Drammen - Mjøndalen
Lukket løsning Bragernes
Øvre Sund bru
Sykkelveger
Konnerudnedføringen
E18 Høvik - Frydenhaug.
Ny motorvegbru
RV 283 Grønland - Øvre Sund
RV 319 Tørkop - Eik.

Kostnadene beløper seg til over 2,3 milliarder kroner til sammen, og byggingen skal påbegynnes i 1995 - og vil komme til å foregå kontinuerlig i minst 10 år fremover.

Vegpakke Drammen har som kjent fått full tilslutning i alle politiske fora. Den ble også endelig vedtatt på sentralt hold like før jul.

Dermed er det klart for å sette i gang med reguleringsbehandlingen av prosjektet som står først på listen; RV 11 Drammen - Mjøndalen. Dersom bystyret fatter vedtak om regulering i løpet av året, ventes byggingen påbegynt neste år.

Vegkontoret er samtidig i gang med å planlegge «Lukket løsning Bragernes», som i hovedsak omfatter en tunnelforbindelse gjennom Bragernes sentrum. Konsekvensutredningsmeldingen «Lukket løsning Bragernes» ble lagt ut til offentlig ettersyn den 27. januar 1994, og dermed er prosjektet i gang.

Alt går som det skal etter skjema, men det man ønsker nettopp din hjelp til, er å tegne et forslag til en pins som kan brukes i markedsføringssammenheng.

Bidraget bør være en tegning, fortrinns-



Eksempel på pins fra Statens vegvesen.

vis ikke større enn et A4-ark. Det spiller ingen rolle om det er en håndtegnning eller om man har brukt datamaskin. I tillegg til disse enkle kjørereglene, kan det være greit å huske på at små detaljer i A4-størrelse blir totalt borte på en 2 x 2 cm flate. For omtrent så stor skal den ferdige pins bli.

De innsendte bidragene vil bli vurdert av en jury bestående av representanter fra prosjektgruppa, informasjonsseksjonen, grafisk personell samt Drammen kommune. Vinnerbidraget vil bli belønnet med et gavekort på 1.000 kroner! For orden skyld må det nevnes at juryen kan honorere andre bidrag individuelt, for eventuell senere bruk. Dersom et bidrag er honorert, er det planavdelingens eiendom, og kan brukes fullt ut av dem uten videre godtgjørelse.

Vinnerens tegning vil bli bearbeidet av grafisk kyndige frem til den ferdige pins. I neste nummer av Brobyggeren vil du kunne lese alt om hvem som vant og hvorfor.

Fristen for å sende inn bidrag i konkurransen er satt til 1. mars 1994, så her er det ingen grunn til å nøle. Du kan gjerne sende inn flere bidrag dersom du ønsker det. Ta en prat med ungene - de har kan hende noen gode ideer!

Retningslinjene du må forholde deg til er enkle;

- Den må være lett gjenkjennelig
- Den må ha lang brukstid
- Den må enkelt kunne knyttes til begrepene «Drammen» og «Veg», og sist, men ikke minst:
 - Den må inneholde etatsmerket (eller kråka for den som vil si det).

C

Massekorsbånd

Returadresse:
Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret
Postboks 2265 Strømsø
3003 DRAMMEN

50 år:

Ivar Kleven 14/1
Gerda Mile 17/1
Liv I. Hauge 30/1

Takk

En varm takk til arbeidskamerater som har vært og er på Kongsberg vegstasjon.

Takk for den fine gaven, blomster og kaffe med bløtkake den siste dagen.

Takk for samarbeidet med vegkontoret og vegstasjonen i 25 år.

Dagny Hellerud.

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 60 års dag.

Tormod Thoresen.

Tusen takk for gaver og hilsninger jeg fikk ved min 50 års dag.

Ivar Kleven.

Takk for oppmerksomheten ved min 50 års dag.

Gerda Mile.

Nytilsettinger:

Insp. Jan Erik Green, Biltilsynet Drammen.

Avd.ing. Per Olav Laukli, Planavd.

Vi ønsker velkommen til oss.

Pensjonerte:

Nils Fønnebø, Maskin 1/12
Turid Borge, Biltilsynet Drammen 1/1

Bjørg Matsen, Biltilsynet Kongsberg 1/2

Georg Steinmoen, drift 1/2

Vi takker for innsatsen og ønsker alt godt i den nye tilværelsen.



Willy Bakken

I vegvesenets organisasjon brytes stadig barrierer.

Det aller siste på dette området, er at overing. Svein Sønju har deltatt på PC-kurs. Så sensasjonelt bedømmer en del av hans kolleger det, at anleggsavdelingen nå kommer til å operere med to tidsregninger i moderne tid - en før - og en etter at Sønju lærte seg data.

Bakgrunnen for denne voldsomme reaksjonen fra Sønjus kolleger, er etter det vi har fått opplyst, at overingeniøren tidligere konsekvent har nektet å tilegne seg enhver form for kunnskap innen data. Hva som er årsaken til den plutselige kuvendingen, vites ikke, men vi håper, både for egen del og anleggsavdelingens del, at kompetanseutvidelsen blir til glede for hele etaten.

Til eventuelle andre datamotstandere er å si: Gakk hen og gjør som Sønju. Slike avgjørelser står det respekt av !

NYE BARRIERER BRYTES



Overingeniøren får her «banket inn» grunnleggende datakunnskap av kursleder Arild Fredriksen.