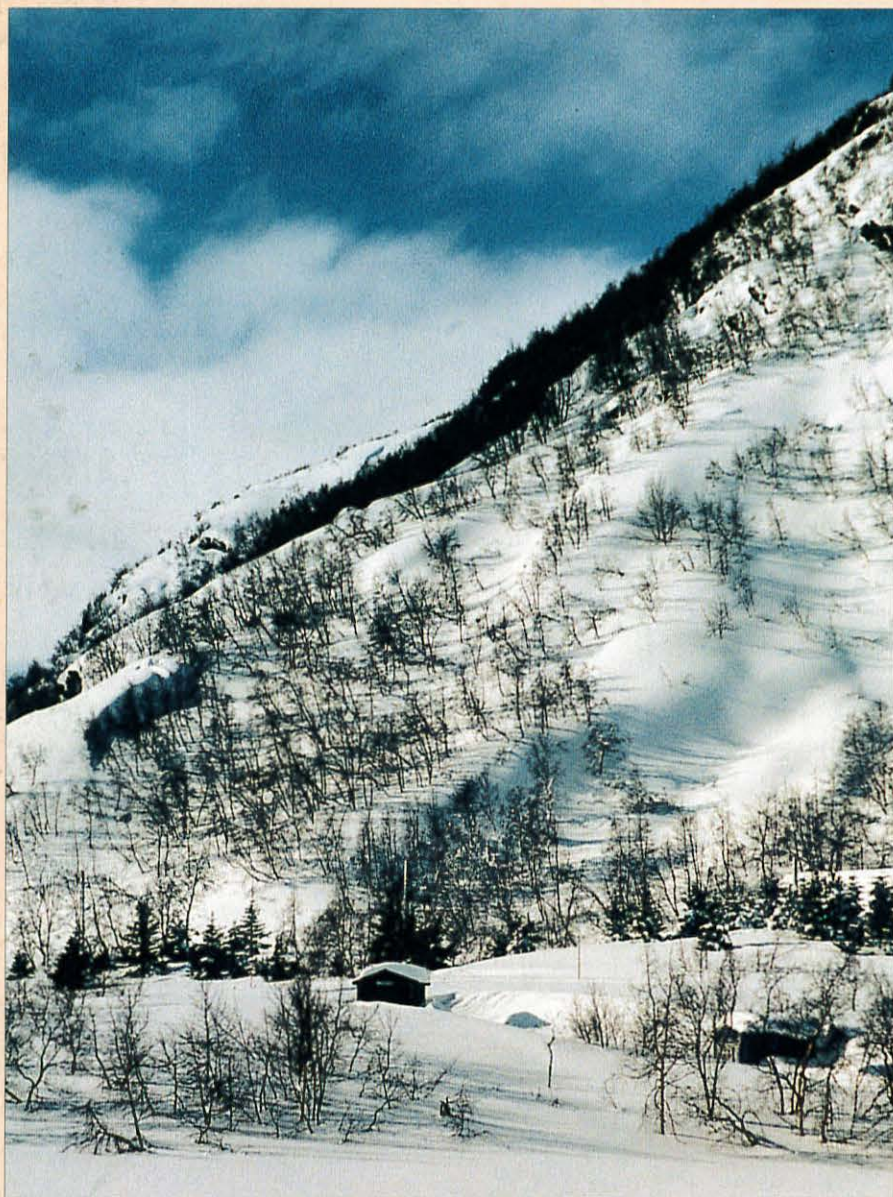


Brobyggeren

Nr.1 - mai 1995

25. årgang



- *Storaksjon på rv 7*
Side 3
- *De nye avdelingene*
Side 4 - 9
- *Vegsjef med visjoner*
Midten
- *Salting er et fag*
Side 12 - 13
- *Gamle dagers bomstasjon*
Siste side



Statens vegvesen
Buskerud





Redaktøren har ordet:

Viktig at profilen er riktig

For snaut tre år siden innførte etaten retningslinjer for hvordan Vegvesenet skal ta seg ut, eller som det heter på fagspråket; Vår visuelle profil. Filosofien bak å innføre en ensartet profil, er å gi et mest mulig riktig bilde av Vegvesenet, både når det gjelder hvem vi er, hva vi kan og hvordan vi takler de oppgavene vi er satt til å løse.

Mange tviler sikkert på om synsinntrykket av Vegvesenet, det være seg arbeidstøy eller brevark, kan påvirke folks oppfatning av oss. Hver eneste dag, året rundt, blir vi sett av tusenvis av mennesker. Hvorfor er det da nødvendig å innføre spesielle virkemidler for å gjøre oss synlig på en bestemt måte? Det er jo de endelige resultatene som tross alt teller.

Dette er de viktigste momentene bak den visuelle profileringen av Vegvesenet:

- * Vi forvalter betydelige samfunnsmidler. Synet av et Vegvesen i arbeid, blir en slags kvittering for skattebetalernes penger.
- * Det er - og skal være - høy kvalitet på Vegvesenets arbeid. Det skal synes at Statens vegvesen står for kvalitet og effektivitet.
- * Når Vegvesenet synes, ser omverdenen også hva vi gjør. Gjennom klar visuell profilering, får vi vist hvilke arbeidsoppgaver vi har, og vi

får anledning til å skape positiv interesse for dem.

Hvert fylke har sitt «profilpoliti» - profilansvarlig - og som oftest er dette informasjonslederen. Slik er det også hos oss. Som lokal «politimester» er det vanskelig å ha fullstendig oversikt til enhver tid over alt som blir produsert. Administrasjonen har fått i oppdrag å komme med forslag på hvordan dette best skal løses i framtida. Inntil nye retningslinjer foreligger, oppfordres kreative medarbeidere til å ta kontakt med Informasjonsseksjonen for å forsikre seg om at det som blir laget, er i samsvar med Vegvesenets profil.

Det finnes også et annet hefte som gir råd om hvordan vi skal opptre og forholde oss, nemlig Etske Retningslinjer. Dette ble sendt samtlige ansatte for nøyaktig tre år siden. Bakgrunnen for dette heftet er ikke at det skal tas opp fra lomma i enhver situasjon, men være til hjelp og støtte når den enkelte ansatte føler seg usikker på hva som er rett eller galt.

Når Det nye Vegvesenet trer i kraft 1. juli, vil det komme en revidert utgave av våre Etske Retningslinjene. Årsaken er ikke at det har skjedd dramatiske endringer i forhold til hvordan vi skal opptre, men vi mener tiden er passende for å foreta en gjennomgang av eksisterende retningslinjer og forhåpentligvis gjøre disse enda bedre.

Vegvesenet skal markere 50-årsminnet for frigjøringen

Den 8. mai i år er det 50 år siden landet igjen ble fritt etter fem år med okkupasjon. I den anledning ønsker vegetaten landet rundt å markere dette på sin måte.

Hos oss er det utnevnt en egen komité til å ta seg av utfordringen. Maskinsjef Eivind Berge har fått i oppdrag å lede arbeidet. Han har knyttet til seg garvede medarbeidere, både pensjonister og yrkesaktive. Det er nå bestemt å lage en utstilling som skal plasseres i vegkontorets velegnede utstillingsvinduer. Etter en tid her, vil utstillingen gå på rundgang til våre stasjoner rundt om i fylket.

Utgitt av

Statens vegvesen
Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2
Drammen
Tlf 32 20 25 00

Redaktør

Willy Bakken

Journalist

Helge Hasselgård

Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Design og layout

Helge Hasselgård

Trykk

Trykk Service AVS
Drammen

Opplag

1.400 eksemplarer
Ettertrykk med
kildeangivelse anbefales

Forsidebilde

Påskeminne fra
Haugastøl

Foto

Helge Hasselgård

AKSJON PÅ RIKSVEG

7

Selv om det bare er gått snaut tre måneder siden den omfattende trafikksikkerhetsaksjonen på rv 7 i Hallingdal startet, synes det allerede nå som den har fått god effekt. Etter at den massive innsatsen fra politiet og Vegvesenet ble satt inn, har antall alvorlige ulykker blitt redusert. Antall grove fartsovertredelser i dalen har også gått vesentlig ned. Dette på tross av at antall kontrollerte kjøretøyer er blitt mangedoblet.

Willy Bakken

Brobyggeren

Det faktum at 25 mennesker er blitt drept og 84 alvorlig skadet på Hallingdalsvegen siden 1987, har resultert i at myndighetene nå setter inn et krafttak for å få disse dystre tallene ned. Det er første gangen her i fylket at et politidistrikt, lensmenn, Utrykningspolitiet og Vegvesenet, har slått sine ressurser sammen på denne måten, for å oppnå maksimal effekt av en aksjon. En egen prosjektgruppe er derfor blitt opprettet. Spesielt er det også at innsatsen vil strekke seg over et helt år.

Også tidligere har de ulike etatene arbeidet for økt trafikksikkerhet, men da hver på sitt område. Samordningen av tiltakene er vel ikke det som er blitt høyest prioritert opp gjennom årene. Derfor fant nå de nevnte samarbeidspartnere tiden inne for å gjøre noe med dette.

Med bakgrunn i den dystre ulykkesstatistikken på rv 7 gjennom Hallingdal, var det naturlig først å gjøre en innsats her. Etter flere forberedende møter, tegnet det seg etter hvert et bilde av hvor tiltakene måtte settes inn for å oppnå en positiv effekt.

Ingen spesielle ulykkespunkter

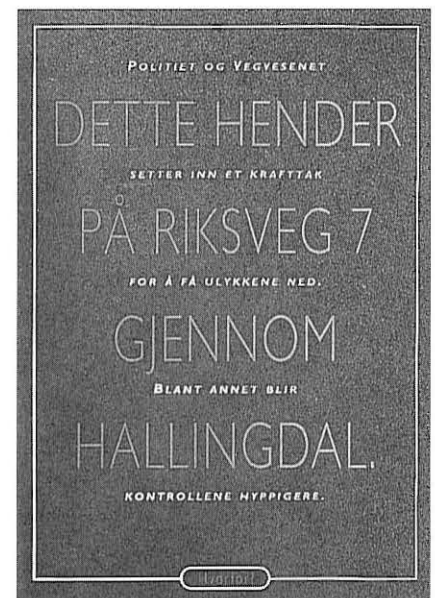
Vegkontorets statistikker kunne fortelle at det på strekningen fra Hønefoss til Haugastøl, ikke finnes spesielle ulykkespunkter eller strekninger som det kan gjøres fysiske tiltak på, for å minske risikoen for ulykker. Alt som var definert som ulykkespunkt eller -strekning, er nå blitt utbedret. Hele vegstrekningen kan derfor pr definisjon betegnes som en lang ulykkesstrekning. Til tross for dette, ble det likevel gjort en befaring. Denne resulterte i en liste av forslag til forbedringer på 20 punkter langs vegen - utbedringer som kan gjøres med relativt enkle midler. Det kan være snakk om alt fra bakgrunnsoppmerking til utvidelse av buss-

lommer, slik at de kan benyttes under politiets og biltilsynets kontroller. I alt kan det bli etablert ca 20 nye kontrollplasser langs rv 7. Selv om ikke alle tiltakene kan bli satt ut i livet umiddelbart, vil arbeidet bli igangsatt utover våren.

Ny brosjyre

En ny brosjyre om ulykkes-situasjonen i Hallingdal blir delt ut til bilister som blir stoppet i politiets og biltilsynets kontroller. En rekke hoteller i dalen har også fått den, for å dele den ut til sine gjester.

Om ikke alle Vegvesenets tiltak er blitt satt ut i livet enda, så er politiets massive innsats i full gang, noe som allerede har gitt seg utslag i form av penere kjøring i Hallingdal. Måtte det bare fortsette, ikke bare i år, men i lang, lang tid framover.



Vegvesenet og Politiet har laget denne brosjyren om ulykkene på riksveg 7.

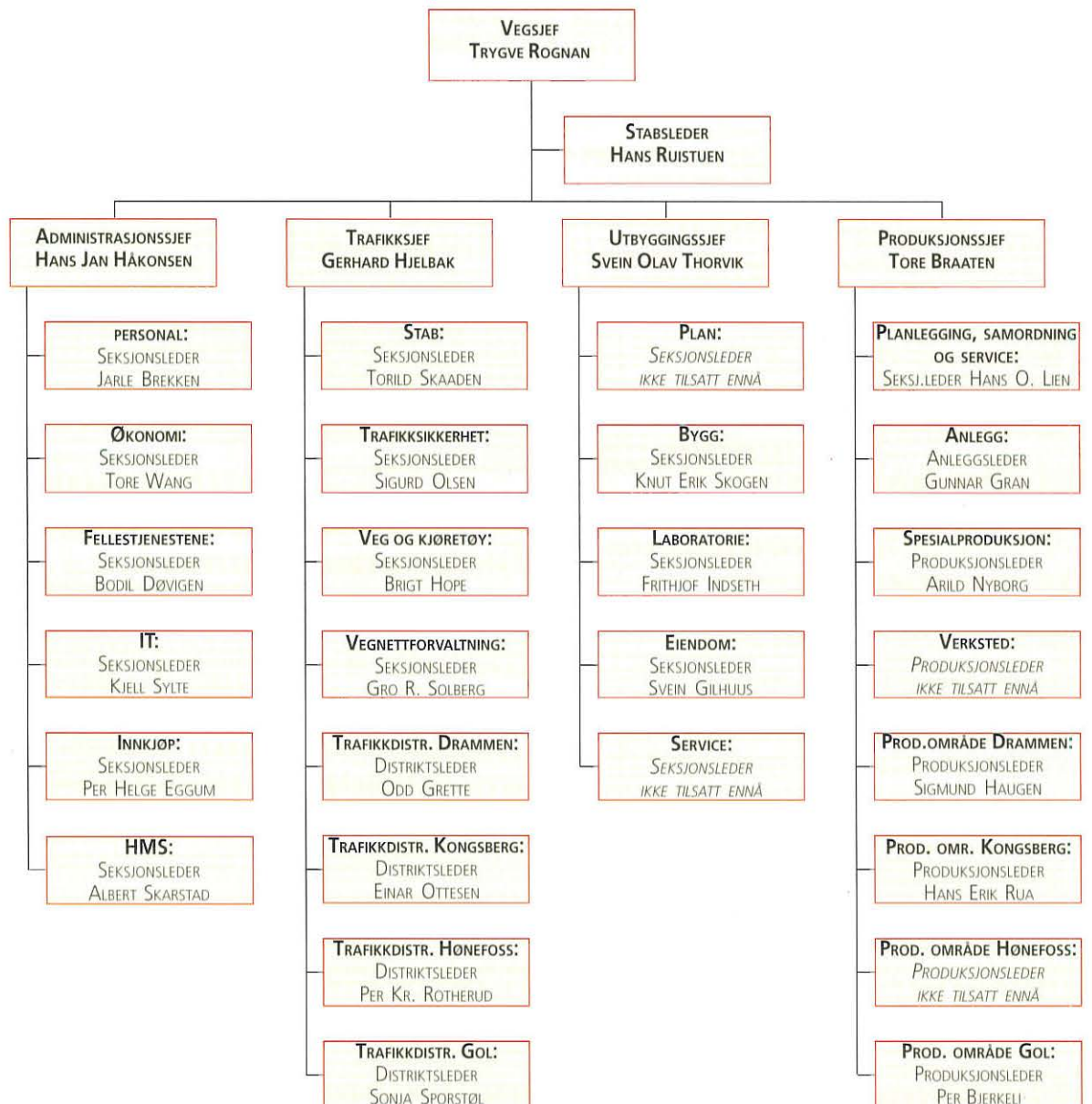


Vegsjef Trygve Rognan orienterer pressen om den spesielle ulykkes-situasjonen på riksveg 7. Pressekonferansen ble arrangert i samarbeid med politiet på politikammeret i Hønefoss.



Det nye Vegvesenet nærmer seg:

De nye avdelingene



Nitten nye mellomledere er tilsatt. Dermed er alle så nær som fire av lederstillingene i den nye organisasjonen besatt. De ubesatte stillingene er utlyst eksternt. Oppgavene er fordelt, og den nye organisasjonen stiger ut av tåka. Det nytter ikke lenger å skyve det foran seg - her er den virkeligheten vi alle skal forholde oss til om to måneder.



Helge Hasselgård

Brobyggeren

Ivår nye organisasjon skjer det et vekselspill mellom de to myndighetsavdelingene med ansvar for trafikk og utbygging. Trafikkavdelingen har ansvar for det bestående vegnettet og melder behov for nye prosjekter til utbyggingsavdelingen. Utbyggingsavdelingen fører prosjektene fram

fra skisse til vegåpning. Da leveres det ferdige anlegget tilbake til trafikkavdelingen, som har ansvar for vedlikeholdet og trafikken på den nye vegen. Men produksjon skal bare utføres av produksjonsavdelingen på oppdrag fra myndighetsavdelingene. Administrasjonsavdelingen yter service overfor hele organisasjonen. På de følgende sidene presenterer vi hver enkelt avdeling i Det nye Vegvesenet.

Trafikkavdelingen:

Grøfterensk og føreropplæring

Trafikkavdelingen er en vidtfaenende avdeling. Som myndighetsavdeling har den ansvar for trafikksikkerheten, kjøretøyene, vegvedlikeholdet og vegnettet i fylket. Oppgavene fordeles mellom tre seksjoner på vegkontoret og trafikkdistriktene Drammen, Kongsberg, Hønefoss og Gol.

Hele det trafikkfaglige miljøet ved vegkontoret blir samlet i denne avdelingen. Det blir litt av en utfordring å få de ulike fagområdene til å virke sammen som en god og effektiv forvaltning av vegtransportsystemet. Organiseringen av stasjonene er ennå ikke klar, fordi de nylig ansatte distriktslederne skal være med på utformingen. På vegkontoret er oppgavene fordelt i en trafikantrettet seksjon, en seksjon for vegvedlikehold og kjøretøyforvaltning, og en seksjon for administrativ forvaltning av vegnettet. Vegdirektoratet skal ta stilling til navnebruken før seksjonene kan få endelige navn. Trafikksjefen har også en stab med ansvar for målstyring, budsjett, årsplaner og sekretærtjenester.

kortsiktige forvaltningen er basert på veg- og geodata, inkludert kilometrering og parsellering. Den langsiktige forvaltningen skjer i en faggruppe for utredning og analyse. Den skal ivareta Vegvesenets engasjement i samfunnsplanleggingen og den overordnede interne planleggingen med utarbeidelse av programmer for utbedring og nybygging.

Seksjon for trafikksikkerhet

Seksjonen skal arbeide med opplæring av trafikantene og senere påvirkning for å få dem til å handle riktig ute i trafikken. Arbeidet er rettet mot trafikantenes handlemåter og reaksjoner. Det faglige utgangspunkt for å oppnå dette er av atferdsvitenskapelig karakter; pedagogikk og psykologi kombinert med trafikkteknikk og juss i tilknytning til vegtrafikkloven.

Seksjon for veg- og kjøretøyforvaltning

I denne seksjonen sees kjøretøyenes egenskaper i sammenheng med vegens utforming og tilstand. Kjøretøyforvaltningen innebærer de tidligere biltilsynsoppgavene. I tillegg omfatter seksjonens arbeidsfelt ansvaret for vegenes bæreevne, dekker, konstruksjoner og vedlikehold.

Seksjon for vegnettsforvaltning

Seksjonen har ansvar for forvaltning av vegnettet både på kort og lang sikt. Den



Utbyggingsavdelingen: Fra skisse til vegåpning

Kontroll, økonomi og framdrift er tre viktige stikkord for denne prosjektorganiserte avdelingen. For å gjøre utbyggings sjefens kontrollspenn overkommelig, skal prosjektlederne være knyttet til planseksjonen i planfasen og til byggeseksjonen i byggefasen. Men for å ivareta kvalitetssikringen skal de ha direkte ansvar for kontroll, økonomi og framdrift i prosjektet overfor utbyggings sjefen.

Avdelingen er bygget opp rundt to sentrale seksjoner: Planseksjonen og byggeseksjonen. Disse to seksjonene fører prosjektene gjennom to hovedfaser: Planfasen og byggefasen. Planseksjonen har ansvar for at de riktige anleggene bygges, og byggeseksjonen har ansvar for at anleggene

bygges riktig. Prosjektene skifter dermed leder i overgangen mellom planfase og byggefase. De øvrige seksjonene, eiendom, laboratorium og service, vil være støtteenheter i organisasjonen.

Planseksjonen

Seksjonen har ansvar for planlegging fra prosjektdefinering (som ivaretas av trafikkavdelingen) til ferdig stadfestet reguleringsplan. Den har ansvar for alt arbeide som hjemles i Plan- og bygningsloven.

Byggeseksjonen

Seksjonen ivaretar Vegvesenets byggherrekompetanse, og prosjektene forankres i denne seksjonen fra vedtatt reguleringsplan til snora er klippet.

Laboratorieseksjonen

Seksjonen skal være Vegvesenets kompetansesenter for geoteknikk, geologi, grunnundersøkelser og teknisk kvalitetskontroll.

Eiendomsseksjonen

Seksjonen skal være Vegvesenets kompetansesenter for grunnverv og jordskifte i forbindelse med nye anlegg og drift av vegnettet. Kart og oppmålingskompetansen blir også plassert her.

Serviceseksjonen

Denne seksjonen vil inneholde avdelingens fellesfunksjoner, regnskap, budsjett og økonomi, sekretærtjenester, tegnere og landskapsarkitekter. Eierskap til prosjektoppfølgingsystemet vil også bli lagt hit.

Administrasjonsavdelingen: Service til alle avdelinger

Administrasjonsavdelingen er en myndighetsavdeling. Den skal yte service overfor hele organisasjonen og utøve kontroll-, rådgivnings- og styringsfunksjoner på vegne av vegsjefen. Det er ikke store endringer i administrasjonsavdelingen i forhold til den gamle organisasjonen, men med en reduksjon fra åtte til seks seksjoner får også denne avdelingen et nytt preg.

De viktigste endringene i avdelingen er at innkjøp kommer inn som et nytt ansvarsområde, økonomi og regnskap er slått sammen i en seksjon, og informasjon føres over til vegsjefens stab. Den juridiske funksjonen plasseres sammen med sekretariatet i en stab for administrasjonssjefen.

Personal

Lønn og personal er også i den nye organisasjonen samlet i en seksjon. Den skal behandle overordnet policy og gjeldende regler innen lønn og personalforvaltning.

Økonomi

Økonomi og regnskap er slått sammen. Seksjonen skal ha et overordnet ansvar for styring, kontroll, rådgivning og service innen sine fagområder.

Fellestjenestene

Seksjonen skal være en serviceenhet for hele SvB. Den har blant annet ansvar for alle arkiv i virksomheten, for kantine, resepsjon, hustrykkeri og driften av lokalene.

IT (Informasjonsteknologi)

IT-seksjonen (tidligere EDB-seksjonen) skal utarbeide prinsipper og rammer for bruken av informasjonsteknologi, samtidig som den er en støttefunksjon for ledelsen og brukerne i IT-faglige spørsmål.

Innkjøp

Anskaffelser av varer og tjenester er fortsatt en del av lederansvaret. Seksjonen skal imidlertid ha et overordnet ansvar på dette området. I tillegg skal den bistå produksjonsavdelingen ved avtaleinngåelser o.l.

HMS

Seksjonen består av verneleder og bedriftshelsetjenesten. I faglige spørsmål vil den rapportere direkte til vegsjefen.

Stab

Administrasjonssjefens stab er tillagt juridisk funksjon og sekretærfunksjoner. Stabens juridiske ekspertise skal ha det overordnede ansvaret for at virksomheten drives i samsvar med loven, og arbeide med å løse aktuelle rettsspørsmål.



Produksjonsavdelingen: Tilpasningsdyktig produsent

Produksjonsavdelingen skal løpende kunne tilpasses aktuelle oppgaver. Det er også lagt vekt på å knytte mest mulig av avdelingens ledelse til virksomheten ute. Bare én enhet vil ha fast plassering på vegkontoret.

Produksjonsavdelingen består av fire produksjonsområder for vedlikehold og mindre anlegg, et varierende antall større anlegg, en seksjon for spesialproduksjon og en verkstedseksjon. Lederne for alle disse enhetene skal være lokalisert ute i nær tilknytning til virksomheten. Bare produksjonssjefen og en enhet for planlegging, samordning og service vil være lokalisert på vegkontoret.

Produksjonsområdene

Det er fire produksjonsområder: Gol, Drammen, Kongsberg og Hønefoss. Hovedoppgavene

vil være trafikkrettet og strukturelt vedlikehold, trafiksikkerhetstiltak, skilt og vegmerking og mindre investeringsoppgaver.

Anlegg

I denne og neste planperiode vil det meste av investeringene være konsentrert i den sørligste delen av fylket. Det vil derfor ikke være aktuelt med kontinuerlig anleggsproduksjon knyttet til produksjonsområdene. Ledelsen for anleggsdriften blir istedet knyttet direkte til de aktuelle anleggene. I første omgang er det tilsatt en anleggsleder med ansvar for den aktuelle anleggsvirksomheten.

Spesialproduksjon

Spesialproduksjonen vil omfatte grunnundersøkelser, materialproduksjon og dekkearbeider.

Verksted

Verkstedvirksomheten består av løpende service og reparasjoner på alt fra lette kjøretøy til tungt produksjonsutstyr. I tillegg kommer eventuell verkstedproduksjon av påbygg, kompletteringsdetaljer og stålkonstruksjoner. Verksteddriften blir samlet i en enhet, ledet fra Solberg vegsentral. Uteenheter og verkstedvogner vil være bemannet og lokalisert i forhold til den produksjonsvirksomheten som til en hver tid foregår.

Hallkontroll

Det er ennå ikke avgjort om hallkontrollen skal ligge under trafikkavdelingen eller produksjonsavdelingen. Temaet vil bli behandlet under budsjettdebatten i Stortinget mot slutten av året.

Enhet for planlegging, samordning og service

Enheten vil blant annet få ansvar for administrasjon av bemanning, maskiner, driftsbygninger, samband, EDB, økonomi, målstyring, kvalitetssikring, avtaler om produksjon, og for dokumentasjon av effektivitet og konkurransedyktighet.

Vegsjefens stab:

Det nye Vegvesenet

Større kapasitet for vegsjefen

Dette nye leddet på organisasjonskartet skal være en støttefunksjon for vegsjefen. Men det er bare vegsjefen selv som har instruksjonsmyndighet over avdelingslederne og deres ansatte.

Stabens oppgaver kan tredeles:

- Den langsiktige styring og utvikling av etaten
- Den overordnede ledelse, koordinering og oppfølging av avdelingenes arbeide
- Eksterne kontakter og informasjon

Vegsjefen ønsker å unngå at tunge fagfunksjoner med ansvar for saksbehandling og utredning legges til staben. Det er bare vegsjefens overordnede styring og oppfølging av slik virksomhet

staben skal medvirke til. Dette gjelder også kvalitetssikringen av virksomheten, HMS-oppgaver inkludert.

Vegsjefen ønsker derfor å starte opp med en relativt liten stabsbemanning og basere seg på en noe større andel ressursbidrag fra avdelingene.

Hans Ruistuen er tilsatt som stabsleder, og informasjonsseksjonens to medarbeidere overføres til staben.



Vegsjefen, de nye avdelingslederne og lederne for arbeidsgruppene som utredet organiseringen, var samlet på Sundvollen i januar. Der samlet de trådene før vegsjefens endelige forslag til organisering var klart. Fra venstre: Utbyggingsjef Svein Olav Thorvik, vegsjef Trygve Rognan, leder for trafikkgruppa Sigurd Olsen, stabssjef Hans Ruistuen, leder for produksjonsgruppa Helge Kastet, administrasjonssjef Hans Jan Håkonsen, trafikksjef Gerhard Hjelbak, leder for administrasjonsgruppa Ingvald Bretten, leder for utbyggingsgruppa Magne Rognerud, Arild Nyborg og produksjonssjef Tore Braaten.

DnV-kalenderen

Mai:

- Forslag til innplassering sendes alle ansatte innen 8. mai.

- Regler for overgang til ny organisasjon utarbeides.

Juni:

- Svar på innplasseringsforslaget skal være avgitt innen 6. juni.

- Vedtak om innplassering skal være truffet innen 19. juni.

- Flytting på vegkontoret.

Juli:

- Det nye Vegvesenet i Buskerud trer i funksjon 1. juli.

Vegsjef med visjoner:

- Vi har en viktig jobb å gjøre for samfunnet

- Vi må ha et Vegvesen som tenker helhetlig i forhold til vår plass i samfunnet. Vi må ha klart for oss hvilke formål vi skal tjene, sier vegsjef Trygve Rognan. Han har stor tro på at Statens vegvesen Buskerud skal gjøre en god samfunnsinnsats også i Det nye Vegvesenet. - Det er ikke dårlig det vi gjør i dag. I den nye organisasjonen skal vi bygge videre på de store kunnskaper, det gode miljøet og den solide tradisjonen vi har, presiserer vegsjefen.

Det jobbes med å utforme en ny visjon for Vegvesenet i forbindelse med omorganiseringen. Nylig var fylkenes ledergrupper samlet, og da diskuterte de blant annet hvordan Vegvesenets hensikt og formål kan formuleres i en visjon vi kan strekke oss etter. - Arbeidet med å formulere en visjon er viktig, sier vegsjef Trygve Rognan.



Helge Hasselgård

Brobyggeren

- Hva er dine egne visjoner for den nye organisasjonen her i Buskerud?

- Vi skal være aktive deltakere i planleggingen av dette samfunnet. Vi skal være orientert mot samfunnet og ha klart for oss at omtrent alle grupper i samfunnet er våre kunder. Vi bør av våre omgivelser oppfattes som en effektiv produsent, ikke bare av veger og vegvedlikehold, men også av tjenester og service. Som organisasjon må Vegvesenet være profesjonell, lett tilgjengelig og problemløsende.

Vi må også ha tillit i det politiske systemet - på fylkesnivå særlig i forhold til fylkeskommunen og kommunene. Vi må se vår rolle som fagetat. Vi skal ikke opptre med politiske argumenter, men legge grunnlaget for dem som skal utøve politikken.

Hensikt og formål

- Dette dreier seg mye om holdninger og organisasjonskultur. Hva skal til for at slike tanker skal få gjennomslag hos den enkelte ansatte?

- Innføringen av Det nye Vegvesenet er en god anledning til å klargjøre for oss selv hensikt og formål med Statens vegvesen slik at vi vet hvilken veg vi nå skal gå. Med på vegen skal vi ta alt det gode vi har i vår tradisjon og vårt miljø. Ikke minst har vi store kunnskaper å bygge videre på. Vi skal huske på at dette ikke er en omorganisering fordi det er dårlig det vi gjør. Men skal vi være med i tiden, må vi

kunne gjøre forandringer. Vi har en kjempefordel i at vi har så mange interessante arbeidsoppgaver og så bredt arbeidsfelt, samlet i en organisasjon. Og vi vet at disse oppgavene er viktige for samfunnet.

Fortsatt drift i egen regi

- I Det nye Vegvesenet blir det stilt sterke krav til vår konkurranseeone og effektivitet. I hvor stor grad tror du Produksjonsavdelingen kan bidra med egenregi i framtida?

- Utgangspunktet er i hvertfall like mye egenregidrift som det vi har i dag. Om vi skal utvide, avhenger av hvor godt vi gjør det. Vi må vise vår konkurransedyktighet gjennom dokumentasjon som også andre kan godta. Klarer vi det, kan vi kanskje utvide noe. Den nye organisasjonen er en ny sjanse, en mulighet for et løft for den egne produksjonen. Det ligger vel tilrette for det, etter som all produksjon samles i en avdeling og det åpnes for å drive over fylkesgrensene. Poenget er at vi skal jobbe i et konkurranseklima der vi er en av aktørene. Som myndighetsutøver er det vår oppgave å få mest mulig ut av de pengene vi har fått bevilget, og som produsent skal vi bidra til det. Disse to rollene vil nå bli rendyrket.

- Vil vi kunne utføre egen produksjon i de store prosjektene som preger de to neste veplanperiodene?

- De store anleggsoppgavene vil nok for det meste være entrepriser. Men også i forbindelse med disse prosjektene vil det være vesentlige oppgaver med eksempelvis fjellsprenning og masseforflytning som kan gjennomføres i egen





regi. Generelt sett må egenregidriften være tilstrekkelig stor til å skaffe oss den kompetanse vi skal ha på byggherresiden. Vi skal satse på det vi er gode til, det vi kan bedre enn andre, og på områder som det er viktig for oss å være gode på. Vi konkurrerer i dag bra på spesialproduksjoner, blant annet vegdekker og kunstbygg.

Ny situasjon for biltilsynet

- Hva med biltilsynet - hvilken framtid har de i den nye organisasjonen?

- Også biltilsynet har en god mulighet nå til et løft. De kommer inn i en større oppgavesammenheng på tjenestesiden, og skal ikke bare drive kontrollvirksomhet og kjøreopplæring. Dette er tjenester som har som mål å sørge for større trafikksikkerhet. Når biltilsynets folk nå kommer sammen med vegsidens trafikkfolk i et større fagmiljø, møtes to kulturer som bør kunne berike hverandre og gi nye innfallsvinkler til problemløsning. Det forutsetter at de to gruppene har øynene åpne for hverandres kultur - for å berike sin egen, ikke for å erobre den andres. Trafikkavdelingen er en spennende nyskaping, faglig som miljømessig.

Store lederoppgaver

- I den nye organisasjonen er det presisert at

avdelingslederne har oppgaver både som sjefer for sine avdelinger og som deltakere i den overordnede etatsledelsen. Det blir færre avdelingsledere, og de leder avdelinger med større kontrollspenn. Samtidig skal færrest mulig oppgaver overføres til staben. Kan avdelingslederne klare å rekke over oppgavene både i avdelingen og i ledergruppa?

- Dette blir en av de utfordringene som kan bli vanskelig å håndtere. Her må vi prøve oss litt fram. Så rendyrket som de nye avdelingene er, må vi passe på at organisasjonen fortsatt utgjør en helhet. Ledergruppa er det viktige forumet som skal binde det hele sammen. For at kontrollspennet skal bli overkommelig, er organisasjonen bygd opp med sterk delegering - korte linjer og få nivåer.

- Betyr det at mellomlederne blir sterkere enn i dag?

- På mange områder blir de mer selvstendige. Mellomlederne skal ha utstrakt ansvar og den myndighet som behøves på sitt nivå. Bare det som er viktig og nødvendig, skal rapporteres til leder. Det blir viktig ikke å få større overlappinger mellom nivåene enn høyst nødvendig.

- Mange opplever at avstanden er stor mellom nivåene, både inne på vegkontoret og mellom vegkontoret og utedriften. Kan ikke det bli et enda større problem i den nye organisasjonen?

- Det er et problem i vår organisasjon at lederne blir for fjerne i forhold til organisasjonen ute. Det må være en ambisjon at det blir god kontakt mellom den nye ledelsen og alle ledd av organisasjonen. En gang i mellom bør alle ha mulighet til å ta opp ting direkte med ledelsen. Det er mange gode tanker rundt omkring i organisasjonen om hvordan ting fungerer og kan gjøres. Det må vi fange opp, understreker Trygve Rognan.

Gode muligheter for framtida

- Mange har spurt seg hvor nødvendig denne omorganiseringen egentlig er. Blir vi egentlig noe bedre av å omorganisere oss?

- Den nye organisasjonen vil være bedre tilpasset oppgavene. Den er enklere og gir større utviklingsmuligheter. Det er opp til oss selv å utnyttet dette. Vi skal nå heller ikke kutte ut alt det gamle, snarere snu litt på det og sørge for å ta med oss det gode vi har av kunnskap, tradisjon og miljø over i den nye organisasjonen. Det vi har gjort så langt har vært bra, vi fikk jo god omtale i så måte i Stortinget ved behandlingen av stortingsmeldingen. Men nå må vi se framover, se mulighetene som ligger i Det nye Vegvesenet - også til å løfte oss som organisasjon. Vi skal sammen sørge for at vi gjør så god jobb at både oppdragsgiverne og kundene våre synes det vi gjør er fornuftig. På den måten kan vi sikre arbeidsplassene våre i framtida, avslutter vegsjefen optimistisk.



Salting og trafikksikkerhet

Salting reduserer antall trafikkulykker med 20 %. Dette slår fast i Vegdirektoratets store undersøkelse av saltingens betydning for trafikksikkerheten. Statens vegvesen Buskerud har deltatt i den omfattende undersøkelsen med én saltet og én usaltet strekning på riksveg 7.

Odd Grette

Driftsavdelingen

I de seinere åra har bruken av salt på vegbanen vært mye omstridt. Det har kommet fram mange påstander hvor dokumenteringen har vært for dårlig. Vegdirektoratet har gjort noe med dette. De har satt i gang flere prosjekter med formål å skaffe så objektiv dokumentasjon som mulig av både positiv og negativ karakter forbundet med bruk av salt.

Sammenlignende undersøkelser

Ett av disse prosjektene var å finne ut om bruk av salt i vintervedlikeholdet påvirket

trafikksikkerheten. Denne undersøkelsen ble satt igang høsten 1991 og har pågått i tre vintre. I dette prosjektet er den trafikk-sikkerhetsmessige effekten av salting undersøkt ved bruk av to ulike metoder:

1. En før- og etterundersøkelse på tidligere saltede veger som har blitt tatt opp for salting i perioden 1983 - 1990. Undersøkelsen omfattet riksveger fra og med Sør-Trøndelag og sørover.

2. En undersøkelse basert på et referansevegnett der det ble fulgt opp 45 strekninger med forskjellig vedlikeholdspraksis, det vil si saltede og usaltede veger i perioden. Ulykkesanalysen ble basert på politirapporterte ulykker.

Statens vegvesen Buskerud deltok i denne undersøkelsen under metode 2, med en betydelig innsats på driftssiden ved Gol vegstasjon. Oppfølgingsstrekningene i Buskerud har vært rv 7 Hammermoen til Flå som saltet vegstrekning, og rv 7 Gol vest til Geilo som usaltet vegstrekning.

Det har vært oppfølging av værforhold, hvilke tiltak som er utført på vegbanen, hvor mye salt som er brukt, hvilken friksjon vi har fått på vegdekket, o.s.v. Disse resultatene ble fulgt opp gjennom et eget EDB-program. SINTEF på Norges Tekniske Høgskole har systematisert resultatene. Ulykkesoppfølgingen er gjort på vegkontoret gjennom "straksulykkesregisteret" (personskadeulykker). Vi hadde også en oppfølging av trafikkmengder og fart. Alt datamateriale er bearbeidet av SINTEF og har nå ført til denne endelige rapporten.

Med bakgrunn i resultatene fra denne undersøkelsen og resultatene fra andre undersøkelser, blant annet skader på vegetasjon, jord og vann, vil Vegdirektøren gjøre en totalvurdering og komme fram til en ny strøpolitikk for Statens vegvesen.

Klare konklusjoner

De viktigste konklusjonene fra rapporten er som følger:

- **Salting** slik den foregår i dag, reduserer antall politirapporterte trafikkulykker i saltingssesongen med ca. 20 %.
- **Salting** gir større ulykkesreduksjon i overgangsperiodene høst og vår enn i vintermånedene.
- **Salting** medfører ingen ulykkesøkning på tilliggende strekninger som ikke saltes.
- **Salting** gir større reduksjon av antall alvorlige ulykker enn av antall ulykker med lett skade.
- **Salting** reduserer antall ulykker på dagtid mer enn antall ulykker kveld og natt.
- **Salting** gir større ulykkesreduserende effekt på veger med dårlig enn med god geometri.
- **Salting** reduserer risikoen for å bli involvert i forsikringsuhell. Risikoen har vært 1,9 ganger høyere på den usalta strekningen enn på den salta strekningen på rv 7. (Det var kun Buskerud som hadde oppfølging av forsikringsulykkene).



På saltekurs med driftsavdelingen

Tørr veg så raskt som mulig med minst mulig salt. Hvordan får vi til det?

Prosjektleder Roar Støtterud fra Vegdirektoratet har sine klare meninger, og driller snaut 30 kursdeltakere i å avgjøre hvilke tiltak som skal brukes ut fra luft-, dekke- og doggtemperatur, nedbør og ÅDT.



Helge Hasselgård

Brobyggeren

To dager på Ringerike Hotell i februar med foredrag og gruppeoppgaver. Salting er et fag som krever både teoretisk kunnskap og praktisk erfaring. Det er mange viktige avgjørelser som skal tas - og konsekvensene av feilvurderinger kan bli store. Det kan være vanskelig å forene de to målene om tørr vegbane og minst mulig salt. Derfor er det viktig å vite så mye som mulig om effektene av salt og saltløsning i ulike doser under ulike forhold. Støtterud viser bilder av alle slags forhold og krever gode argumenter for hvilke tiltak som bør brukes. Forskjellige erfaringer fra de ulike forholdene rundt i fylket preger diskusjonen, og uenigheten kan være stor i salen. Men Støtterud og konsulent Knut Magne Reitan kan dette på fingerspissene og lar seg ikke vippe av pinnen. De er ikke i tvil om at saltbruken kan reduseres.

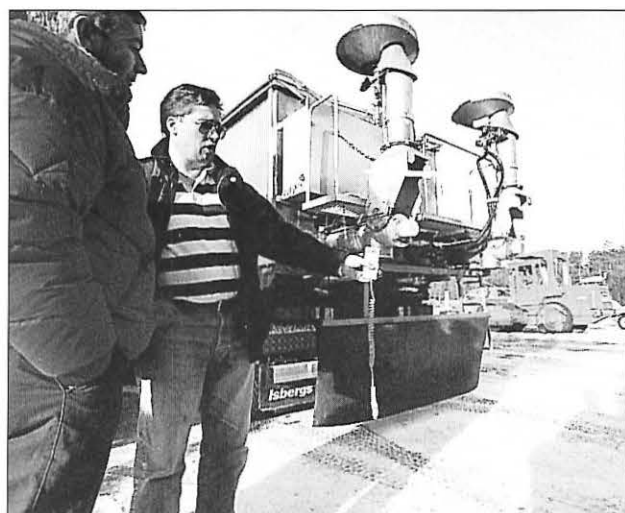
Så lite som mulig, men ikke mindre

Både for mye og for lite salt kan være skjebnesvangert. Det kan nok være fristende å bruke for stor sikkerhetsmargin, legge ut rikelig med tørt salt så det hele smelter i en fei. Men Roar Støtterud advarer mot den taktikken. For mye salt gir mye vann som kan fryse til igjen og lage skittføre, forklarer han. Saltløsning skal brukes så sant det kan - da blir saltmengden vesentlig mindre. Det er ikke tvil om at saltet har sine negative virkninger på jord, grunnvann og vegetasjon. Men Vegdirektoratets undersøkelser viser at saltet berger mange menneskeliv, så inntil det finnes bedre

alternativer må vi bruke salt. For å kunne bruke så lite som mulig, må mange kritiske spørsmål besvares. For det første, er det i det hele tatt aktuelt å salte? Hvordan vil vær- og føreforholdene utvikle seg? Hvilke andre tiltak kan saltingen kombineres med eller erstattes av? Er det nok trafikk til å tørke opp det som blir igjen?

Erfaring er viktig

Det regnes og teoretiseres rundt bordet. Luft- og dekketemperature i forhold til doggtemperatur. En mer jordnær kommentar: - Skulle vi begynne å regne slik om morran, ville vi aldri komme ut! Det er nok mye mer enn matematiske øvelser som må til når sjåføren kjører ut i uværet klokka 5 om morgenen. Jo mer erfaring og lokalkunnskap, jo flere muligheter for å treffe riktig - forutsatt at en kjenner utstyrets muligheter. - En bom eller to eller tre kan du få om du er aldri så erfaren - været kan slå totalt om. Men det gjelder ikke bare å sette seg inn i bilen og "kjøre i veg med 4 meter og 20 gram", men vurdere hva som trengs, sier en av kursdeltakerne.



Roar Støtterud demonstrerer måling luftfuktighet. Bak står en ny bil som kan strø både tørt salt og saltløsning.



Kurs i førstehjelp på Gol og på Gulsvik:

Realistisk øvelse

Selv om enkelte svakheter i varslingsplanen ble avdekket, var deltakerne svært fornøyde med utbyttet av ulykkesøvelsene i februar.

- Lignende kurs bør kjøres igjen om to til tre år, skriver vegmester Oskar Gjestemoen.

For å friske opp igjen våre kunnskaper i førstehjelp, ble det i driftsområde 5 arrangert kurs den 8. og 9. februar.

Forelesere og instruktører var Marit Sandli, Kari Rignes og Arvid Løver.

På Gulsvik deltok det 16 personer fra driften, maskinavd. og biltilsynet. På Gol var



Oskar Gjestemoen

Vegmester, Gol vegstasjon

deltagertallet 14. Foruten førstehjelpskurs var det på begge steder innlagt realistiske ulykker, hvor kursdeltakerne fikk øvelse i livreddende førstehjelp.

Den oppsatte varslingsplanen ble prøvekjørt, men her ble det avdekket enkelte svakheter.

Tilbakemeldingene etter kursene har vært meget positive og lignende kurs bør kjøres igjen om to - tre år.

Kollisjonen har skjedd i en trang og uoversiktlig undergang.



De første til skadestedet.

Husk:

- Bevissthet
- Luftveier og åndedrett
- Blodomløp



Flå brannvesen var raskt på plass og fikk skåret løs den fastklemte sjåføren.



Pasienten er kommet på båren og må føle trygghet.

Marit har fått Edvart over i stabilt sideleie. Er luftveiene åpne?





Fotballgutta igjen på banen

Etter flere år i dvale, skal våre fotballgutter igjen på banen i den lokale bedriftsserien. Riktignok har vi sporadisk vært representert i vegmesterskapet i fotball. Mange husker sikkert lagets glimrende innsats forrige år, da de overraskende hentet hjem en bronsemedalje.



Willy Bakken

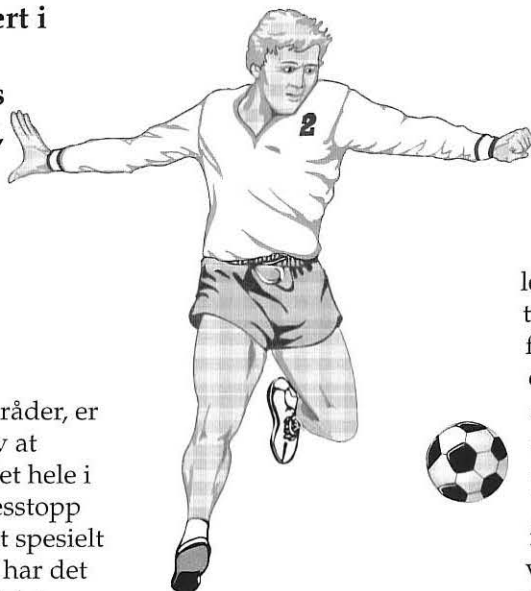
Brobyggerserien

Her som på mange andre områder, er slike aktiviteter avhengig av at noen går i bresjen og drar det hele i gang. På grunn av delvis ansettelsesstopp gjennom mange år, er fotballen blitt spesielt lidende på grunn av dette. Men nå har det heldigvis løst seg også på dette området, og med Det nye Vegvesenet møstres også et nytt fotball-lag.

Oppmennene Raymond Larsen (vegkontoret) og Lars Tveiten (Lierstranda) kan i et eksklusivt intervju med Brobyggerserien fortelle at det ennå ikke er klart i hvilken divisjon laget kommer til å spille. Det er det opp til fotballkretsen å bestemme. Pr. i dag består spillestallen av 16-17 mann, som har sagt seg villige til å ofre «blod, svette og tårer», slik at det igjen kan bli kastet glans over etatens navn i bedriftsidrettslig sammenheng.

Selv om spillestallen før sesongen virker solid nok, antyder oppmennene at det nok hadde vært en fordel med enda større stall. Ut fra erfaringene som er blitt gjort under vegcupen, viser det seg at der er fort gjort å pådra seg skader. Dette resulterer ofte i indisponible spillere over relativt lang tid, slik at det vil være en fordel dersom en har mange å ta av.

Seriestart som skjer 1. mai, vil komme etter en særdeles intens treningsperiode på asfalt-underlag ved Lierstranda vegstasjon. Lagets



lege kan rapportere om etter forholdene raske og friske legger, selv om enkelte fortsatt lider av noe stølhet. Dette forventes imidlertid å være borte når alvoret setter i

gang.

Lagledelsen kan avsløre at treningen er lagt opp med tanke på å nå en formtopp i perioden 9. - 11. juni. Da avvikles nemlig årest utgave av vegcupen på Lillestrøm, og som nevnt har laget virkelig noe å forsvare i denne sammenheng. Selv om forventningene er skrudd i været når det gjelder etatsmesterskapet, skal det ikke stikkes under en stol at gjeninntreden i den lokale serie forventes å gi et svært godt resultat når status endelig gjøres opp til høsten.

Avslutningsvis oppfordrer oppmennene skjulte talenter til å melde sin interesse til dem. - Vi er sikre på at det finnes mange slike i etaten, og vi har så absolutt behov for flere fotballspillere. I tillegg til det sportslige, har samværet også en annen side som vi bør ta vare på, nemlig det sosiale, understreker de to.

Brobyggerserien lover å følge våre utøvere nøye i månedene som kommer og ønsker samtidig lykke til, både i bedriftsserien og i vegcupen.

Ut på tur...

Bedriftsidrettslagets terminliste:

Mai
6.5.
Grete Waitz-løpet

7.5.
Holmenkollstafetten

12. - 14.5.
Skitur på Hardangervidda

23.5.
Gåtur i Svelvikmarka

Juni
8.6.
Gåtur til Astølujuvet, Lier

21.6.
Gåtur til Skimten, Drammensmarka

August
23.8.
Gåtur til Sirikirke, Konnerud

September
1. - 3.9
Fjelltur i Jotunheimen

29. - 1.10.
Hallingkastet



Den lengste hagen i Buskerud

Det var en fornøyd gjeng fra vedlikeholdsområde 2 som gikk av med seieren i konkurransen om Buskeruds lengste hage i 1994.

Ved en liten høytidelighet overrakte driftssjef **Brigt Hope** (sittende foran) diplomer til (fra venstre) formann **Jakob Føgstad**, maskinfører **Harry Granbakken**, spesialarbeider **Martin Harangen**, oppsynsmann/vegmester **Hans Erik Rua** og vegmester **Egil Vårviken**.



Jo mere vi e

Plankonferansen, Bolkesjø 15. og 16. februar:

Suksess for tiende og siste gang

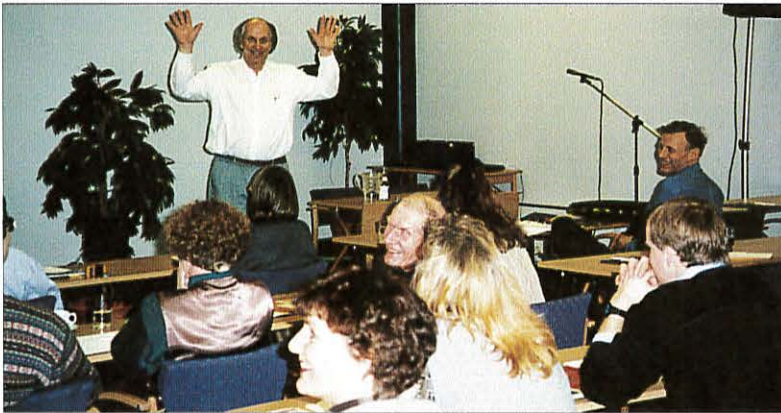
Deltakerne hadde store forventninger da de ankom årets plankonferanse. Forventningene ble rikelig innfridd, og arrangør Helge Dahl ble rost i skyene for program, mat og stemning på denne tiende og siste konferansen for planavdelingen.

Karsten Isaksen
gjøglet og engasjerte til
latter og ettertanke



Helge Hasselgård

Brobyggeren



Det skal være sving på sakene når planavdelingen har sin årlige utflukt til Bolkesjø. Helge Dahl - med god hjelp av Mette Simensen - sørger for at det svinger. Programmet var tett av interessante temaer - kronet av Karsten Isaksens dobbeltbunnede gjøglerier.

I sin åpningstale både roset og refset plansjef Svein Olav Thorvik sine ansatte. Han så svært positivt på de høye forventningene som preget forsamlingen. - Forventninger har en tendens til å være selvoppyllende, sa han og pekte på forventning som en positiv kraft i målsettingsarbeidet.

Forøvrig fortalte Per Ole Wanvik om den gangen han vasket bilen, Sigurd Olsen sørget for at alle følte seg hjemme i den Lilla Salongen, og Brobyggerens utsendte var nær nirvana under festmiddagen der andebryst, krepsehaller og rensdyrplomme ble avrundet med isparfait etter Dahls egenkomponerte oppskrift. I det hele tatt en uforglemmelig konferanse - særlig for de mange glade gjestene som taktisk nok ble sendt på omvisning i stedets berømte vinkjeller da programmet bød på traurig gruppearbeid.

Driftskonferansen, Storefjell 15. og 16. februar:

En annerledes driftskonferanse

Det ble i år siste gang driftsavdelingens ledelse for hele fylket var samlet, før vi alle som en vandrer inn i tre forskjellige avdelinger i Det nye Vegvesenet. Vi har hatt interessante og arbeidskrevende år sammen, og det gode samholdet burde vært honorert.



Einar Ottesen

Driftsavdelingen

Hans Erik Rua og Hans
Olav Lien spiller en slått
- fra åra som har gått.

Driftssjef Hope åpnet samlingen på en inspirerende måte, og hans vinkling mot fremtiden i et nytt

Vegvesen, var meget god. De påfølgende timer ble viet DnV. Vi fikk gode orienteringer om forslaget til organiseringen i Vestfold og Telemark fylker, sammenlignet med Buskerud. Det var flere forskjeller og konklusjonen må være at vi har gjort en meget god jobb i Buskerud. Etter en kort orientering om organiseringen i Vegdirektoratet, fikk Lill Koren oss inn i et fagfelt som er langt fra vår hverdag, nemlig «Profilering av Vegvesenet». Temaet fikk en stigende interesse fra forsamlingens side og forståelsen for hvor viktig god markedsføring av etaten er, ble godt belyst.

Etter «harde» diskusjoner omkring Vegvesenet utover kvelden, startet dag nummer to med Krosus. Det kom fram berettiget kritikk til dette viktige styringsverktøyet, som på det nærmeste har vært ubrukbart til driftsoppfølging.

Driftskonferansens høydepunkt ble tre timer med samarbeid, motivasjon og ledelse, ved eksterne foreleser, Frank Beck. Norges beste underholder kunne ikke gjort dette bedre! Samtlige deltagere hadde full utskylling av tårekanalene og lattermuskene vi trodde ikke fantes, kom til sin rett! Foredragsholderen klarte på en eminent måte å kombinere komikk med viktige budskap og med tanke på DnV - dette skal vi klare!

Det var en ny type samling med henhold til temaer. Tekniske fag var utelatt. Våre egne entertainere, Hans Erik Rua og Hans Olav Lien, underholdt til slutt med fele og trekkspill. En liten slått - fra åra som er gått!





r sammen...

Maskinavdelingens møte, Tyrifjord:

Troppesamling



Willy Bakken

Brobyggeren

På nyåret samlet maskinsjef Eivind Berge sine tropper på Tyrifjord. Hensikten

med dette møtet var i første rekke å gjøre opp status, men kanskje like viktig, å diskutere avdelingens framtidige stilling i Det nye Vegvesenet.

Samlingen bar på ingen måte preg av å være noe gravøl for maskinavdelingen som om et halvt års tid vil svinne i sin nåværende form og innlemmes i den nye produksjonsavdelingen.

I tillegg til det formelle møtet med maskinoppsynsmennene og egen stab, benyttet også

Eivind Berge anledningen til å invitere tidligere ansatte på maskinavdelingen. For som Berge uttrykte det: «Det er viktig at det i en ellers hektisk hverdag, også blir lagt vekt på det sosiale. Vi har lett for å glemme at det er mennesker som står bak det etaten skaper og står for».



Anleggskonferansen, Bolkesjø 9. og 10. mars:

Anleggsfolket samlet til "avskjed"

På tross av at dette var siste gangen anleggsfolket var samlet til sin årlige sammenkomst, var ikke stemningen spesielt preget av denne historiske begivenheten. Derimot var anleggsavdelingens rolle i organiseringen av Det nye Vegvesenet det sentrale emnet.



Willy Bakken

Brobyggeren

Det var anleggssjef Tore Braaten som ønsket de omlag 50 frammøtte velkommen til møtet - et historisk møte - og til et møte med store forventninger, som han uttrykte det.

Per Erik Carlsson fra Norges Lastebileier-forbund og Oddvar Nørstebø fra Maskinentreprenørenes Forbund, hadde hver sine innlegg på temaet innleie maskiner/biler. Begge var enige om at de hadde et svært ryddig og godt forhold til Vegvesenet. I den daglige driften er det enkelte småting som kan være gjenstand for diskusjon. I følge de tilbakemeldingene som ble gitt, er dette forhold som med letthet kan la seg løse. Avslutningsvis ble

dagen viet DnV, med innlegg fra vegsjef Trygve Rognan og p.t. plansjef Svein Olav Thorvik.

Siste dag var i sin helhet satt av til emnet «Medarbeider-samtaler». Personalseksjonens Helge

Thorrud ga en grundig innføring i emnet, før forsamligen ble satt på praktiske øvelser gjennom ulike gruppeoppgaver.

Årets samling av ansatte på anleggsavdelingen bekreftet på nytt viktigheten av denne type møter. I år var det selvsagt noe spesielt, idet dette var siste rekken der garvede medarbeidere gjennom mange år, var sammen for siste gang. Neste år vil forsamlingen bestå av andre personer, men helt sikker med de samme målsettingene, nemlig en faglig dyktig avdeling som etaten kan være stolt av.



Pensjonistsamlingen, Tyrifjord:

836 år i Vegvesenets tjeneste



Willy Bakken

Hoffreporter

I alt 26 av våre nye pensjonister var nylig samlet på Tyrifjord Hotell for å

mottak takk for lang og tro tjeneste i Statens vegvesen Buskerud. Både de som gikk av i fjor og året før, var denne gang tilstede ved høytideligheten. Vegsjefen uttrykte stor takk og anerkjennelse for den innsats de 26 har lagt ned for etaten

gjennom mange år. I tillegg til diplom til samtlige, vanket det kniv og belte til «gutta», og «jentene» fikk overrakt et vakkert smykke.





Brev til redaksjonen

Brobyggeren har mottatt to leserbrev fra Nils Stavenes, leder i Buskerud Fylkes Veg- og trafikksikkerhetsutvalg. Vegsjef Trygve Rognan gir sitt tilsvaer nedenfor.

Trafikksikring og vegstandard

Av Nils Stavenes

Ikkje uventa var det farten UP og vegsjefen greip tak i då dei etter ulukkestala i 1994 bestemte seg for tiltak på rv 7 gjennom Hallingdal.

Vegsjef Rognan slår fast at «Frå Hønefoss til Ustaoset ligg ulukkesstadene tett som hagl, så og seie uten mellomrom». (Hallingdølen 7/1-95) Dvs. at ulukkene skjer ikkje berre Ramsrudhellinga og øvst i Kvislabakkane, der vegen er smal og svingete, men på heile strekninga. Der vegen er brei og rett og innbyr til stor fart, skjer dødsulukken. Politiet og vegsjefen fastslår soleis det me veit frå før, at det er farten som drep.

Eit paradoks

Dette er eit paradoks. Vegstandarden blir såleis ein faktor som aukar risikoen for alvorlege uhell. Sett på spissen betyr dette at her legg samfunnet ned millionar av kroner i nye og utbetra vegar med resultat: Redusert trafikktryggleik og fylgjeleg auka skadekostnader for individ og samfunn. Dette blir spesielt vanskeleg for Vegvesenet som har som hovudoppgåva å sikra kapasitet på vegane; - plass på vegen til eit bital som berre aukar og aukar. Samstundes legg dei opp til ein vegstandard der målet er høgare fart.

Det som ein politisk må ta stilling til er fylgjande problemstilling: Ulukke- og skadetel tyder på at me er komna så langt på td. rv 7, at samfunnet må setta inn store ressursar med kontrollar m.m., for å dempa den farten og auka risiko som vegstandarden skapar! Slik blir det ein spiral-effekt. Nye vegar og utbetringar til høgstandard og auka kapasitet er dyre å byggja, vedlikehaldet er ofte meir omfattande og dyrare, ulukkene som skjer er alvorlegare og behovet for kontroll aukar.

Dermed blir spørsmålet ein må stilla seg: Blir det utifrå trafikksikringsvurderingar rett å snakke om at ein vegstandard kan bli for høg og skapa ulukker?

Fremjar større vegkapasitet ein auka bilmengde og dermed risikoen for alvorlege uhell/skader?

Fins det eit skjæringspunkt mellom

optimal trafikksikring og vegstandard/traikkmengde?

Svara på desse spørsmåla må få konsekvens for det politiske arbeidet med framtidig vegutbygging og samfunnsøkonomi i vegtansporten.

På topp

Buskerud har i fylgje UP flest fyllekøyrarar og fartssyndarar i landet (DT&BB 7/1-95) Det som er verre, er at dei påviser ei auke på 31% i talet på fyllekøyrarar sidan 1993, trass i at UP gjennomførte færre kontrollar. Det må kunne tolkas slik at det totale talet bilførarar som køyrer rusa har auka, og at UP har gjort sine kontrollar på «gunstige» tidspunkt. Begge deler er sannsynlege. Kombinasjonen fleire vegar med høg fart, veksande trafikkmengde og eit aukande tal rusa bilførarar verkar skremmande. Det trengs heller ingen spesielt utvikla fantasi for å kunne sjå for seg både ulukkestal og type ulukker.

Korleis skal med møta denne utfordringa?

Min påstand vil væra at noko må gjerast både med vegstandard, fart, trafikkmengda og fyllekøyringa; ikkje berre farten og fyllekøyrarane!

På politisk hald må ein våge å seia ifrå at det må bli slutt på å byggja nye høgstandard-vegar som skal sluka veksten i privatbilismen og individuelle transportløysingar.

Denne vegutbygginga og trafikkmengda påfører individ og samfunn så store kostnader at dei i seg sjølv er det beste argument for å intensivera kraftig utviklinga av kollektive transportløysingar, samordna transport og innføra restriksjonar på privatbilbruk.

Statsminister Brundtland seier det slik: «Vi kan ikke se for oss en fremtid uten transport, men transportløsningene må bli mindre ressurskrevende» (Aftenposten 3/10-93).

Vegtrafikken kostar for mykje

Av Nils Stavenes

Tala for trafikk-drepte i Buskerud siste året gir grunn til ettertanke; - er arbeidet med å sikra ferdsla etter vegane i

fylket godt nok; kan endå meir gjerast? Slike spørsmål er det naturleg å stille seg etter at dei nakne tala viser 27 omkomne i 1994 - ei auke på 45% i forhold til året før.

Det er vanskelig å visa til einskildfaktorar som kan forklare nettopp denne auken i trafikk-drepte i 1994. Men ukonsentrerte bilførarar, stor fart, spesielt på veg-strekningar som rv 7 og unge førarar er nemde. På landsbasis viser det seg også at omlag halvparten av dei drepte var over 65 år.

Trafikkmengda for stor

Det er mange aktørar innan arbeidet med trafikk-sikring i Buskerud. Tyngda av arbeidet vert lagt på å redusere risikoen for uhell/skader. Det er ein annan faktor som ofte vert oversett og som sterkt påverkar faren for uhell etter vegen: Mengda av trafikk på vegane...

Dei siste 20 åra har trafikkmengda på norske vegar meir enn fordobla seg. Likevel har talet på drepte og skadde vist ein gledeneg nedgang. Forklaringa er det intensive arbeidet som er gjort med å redusere risikoen for uhell/skader dvs. heva vegstandard, godt og rett vedlikehald, grundig føraropplæring og hyppig kontroll av køyretøy, fart og trafikk-åtfærd.

Mangt tyder på at det for framtida er lite å henta på nye tiltak innan slik risikoreduksjon. Dei tiltaka som er venta å ha størst effekt, er allerede nytta. Det som står att vil vera tiltak for å få redusert trafikkmengda, eller i det minste å få ned veksten i trafikkmengda som kan ha verknad i arbeidet for tryggare trafikk.

Sats på kollektivtrafikk

Det er rett og slett for mange bilar på vegane samstundes og flest mogeleg av desse må bort. Prisen for privatbilisme blir for høg med 282 drepte og 10 075 skadde på landsbasis i trafikken i 1994.

Slik blir ei av dei viktigaste oppgåvene framover å styrka kollektivtransport-tilbodet. Målet må vera å få så mange som råd til å reisa med buss, båt eller tog. Fellesprosjektet «Ny giv» for kollektivtrafikken i Drammensregionen, Fylkeskommunen sitt «Miljøkort», frysing av buss-takstane, satsing på å få trafikk over fra veg til bane m.m., er aktive tiltak i dette trafikksikrings-arbeidet.



Gods over på bane

Buskerud er eit av dei største jernbanefylka i landet. Banenettet omfattar så store deler av fylket at det ligg vel til rette for å få mykje av godstransporten over frå veg til bane. Dette er eit viktig moment når ein ser på ulukkesbelasta vegar som rv 7 og rv 11.

Restriksjonar på bilbruk

Erfaringar så langt viser at svært mange vel å reisa kollektivt berre tilbodet er godt nok. Likevel er det nødvendig med restriksjonar på bruk av privatbil, anten økonomisk eller teknisk. Dersom «Drammenspakka» endar opp som eit reint vegbyggingsprosjekt, vil det vera eit dårleg trafikksikrings-tiltak. Det vil gjera området meir tilgjengeleg for privatbilar og dermed auka trafikkmengda. Men ei aktiv oppfølging av tiltaka for å gjera byen meir framkomeleg for bussar og taxi ved f.eks. egne filer og gater, gjera sentrum vanskelegare tilgjengeleg for privatbilar med færre og dyrare parkeringsplassar og utvikling av sykkelnett, vil fremje trafikk-tryggleiken i eit av fylkets mest ulukkesbelasta område.

Feil satsing

Når målet er å få ned talet på drepte/skadde i trafikken og hindra vidare vekst i trafikkmengda, vil det vera feil å satsa på vegutbygging som gjer det lettare å bruka privatbilen. Døme på slike prosjekt som vil auka trafikkmengda er ny veg mellom Sokna og Ørgenvika, tverrsambandet over Oslofjorden, E 18 m.fl. Mange ønsker utifrå andre interesser nettopp desse vegprosjekta.

Sett i eit trafikksikrings-perspektiv vil fleire av desse prosjekta ikkje vera særleg samfunnsøkonomisk lønsame. Ein rapport gjort av Rune Elvik (1993) konkluderer med at "beste ansalg på samfunnets totale verdi av å unngå en dødsulykke i trafikken, er 17,7 mill.kr."

Alle gjer sitt

Det er mange som gjer sin innsats for tryggare trafikk; - alt frå å bruka refleks til å utbetra ulukkespunkt. Det er nettopp dette mangfaldet av tiltak på alle nivå frå eit utal aktørar saman med modige politiske vedtak om styrking av kollektivtrafikken og reduksjon av den totale trafikkmengda på ein veg, som kan få ned talet på omkomne/skadde i trafikken.

Svar til Nils Stavenes: Om trafikksikkerhet og vegstandard

Av vegsjef Trygve Rognan

Vanligvis ser jeg ikke grunn til å kommentere innlegg som berører vegvesenets virksomhetsområde. Men det stiller seg noe anderledes når lederen i fylkets Veg- og trafikksikkerhetsutvalg tar til pennen i Brobyggeren, og gir en vinkling og bruk av fakta på veg- og trafikkfaglige emner som kan være egnet til misforståelse.

Som Nils Stavenes skriver, har trafikkmengden blitt doblet de siste 20 årene, samtidig som antall trafikkulykker er redusert. Fra 1972 til 1994 ble antall skadde og drepte i vegtrafikken redusert fra 800 til 600 pr år, med jevnt fallende tall i perioden.

Dødstallene i samme periode varierer mellom 35 og 15 pr år. Skadegraden ved en ulykke er ofte tilfeldig, slik at det er utviklingen i antallet drepte/skadde som kanskje gir den beste indikator på om man er på rett veg. Men også dødstallene viser samme klare tendens. Gjennomsnittlig antall drepte pr år i perioden 1972 - 76 var 32. I perioden 1990 - 94 var gjennomsnittet redusert til 21. Økningen fra 1993 til 1994 var riktignok skremmende - fra 19 til 27 - men dette er innenfor det vi også tidligere har registrert av tilfeldige svingninger.

Vegnettet er gjennom mange år blitt forbedret. Sammen med andre tiltak, har dette gitt utslag i færre ulykker. Stavenes har rett i at ulykkesrisikoen har sammenheng med vegsystemets utforming og standard, men konklusjonen hans er direkte feil. Stavenes sier at «nye og utbetra vegar gir redusert trafikktryggleik». Risiko knyttet til vegstandard er nok det motsatte av hva Stavenes tror. Jo høyere standard, jo lavere er risikoen for ulykker - selv med høyt fartsnivå.

For å illustrere denne sammenhengen, vises til følgende tabell:

Personskadeulykker pr. million kjøretøykilometer:

Motorveg av klasse A	0,08	Hovedveg i tett bebyggelse	0,87
Tofeltsveg utenfor tettsteder (70 - 90km/t)	0,27	Samleveg i tett bebyggelse	0,63
Riksveger i tettsteder (50 - 60 km/t)	0,49	Atkomstveg i tett bebyggelse	2,17
		Alle riksveger - gjennomsnitt	0,33

Kilde: Trafikksikkerhåndboken

Konklusjonen er at jo høyere standard en veg har, jo sikrere vil den være. Riksveg 7 har varierende standard og er etter Vegvesenets vurdering ikke noen høystandardveg. Problemet er nettopp den varierende standard og manglende farts-tilpassing. Det er heller ikke for å lage større kapasitet at det er store behov for utbedringer på riksveg 7 - tvert i mot er det trafikksikkerhetshensyn som tilsier utbedringer. Med en gjennomsnittlig døgntrafikk på 3.000 - 3.500 kjøretøy, er det faktisk ledig kapasitet for dobbelt så stor trafikk på denne vegstrekningen.

I samfunnet er det et transportbehov som må dekkes. Dette behovet skapes neppe av økt vegutbygging eller økt standard på vegnettet. Grunnlaget for transportbehovet legges i arealdisponeringen og det utbyggingsmønsteret som velges.

Stavenes hevder at Politiet og vegsjefen nå fastslår det han visste fra før - at det er farten som dreper. Han er heller ikke overasket over at innsatsen til politiet og vegvesenet på riksveg 7 konsentrerer seg om fart. Både politiet, biltilsynet og vegvesenet innsats på denne strekningen dreier seg likevel om mye mer, selv om det er politiets fartskontroller som har fått den store mediadekningen. Jeg vil komme tilbake med en artikkel om denne aksjonen mot slutten av året.

Ulykkesituasjonen på riksveg 7 var i 1994 ikke verre en på de øvrige veger i fylket, målt som ulykkesfrekvens. Men andelen alvorlige ulykker var her 50 % større enn på andre veger, og ulykkene er spredt på hele strekningen uten klare ulykkeskonsentrasjoner. Dette var bakgrunnen for den aksjonen Politiet og Vegvesenet startet i januar i år, med sikte på å tilpasse farten til den ujevne vegstandard.

Men forøvrig er vi jo skjønt enige, Stavenes: Vi må gjøre alt vi kan for å få ulykkestallene ytterligere ned. Du som politiker - og jeg som fagmann.



Returadresse:
Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret
Pb 2265 Strømsø
3003 Drammen

GAMLE DAGERS BOMSTASJON

Innkrevning av penger fra vegens trafikanter er ikke noe nytt påfunn. Men noen direkte innkreving med trussel om straffedom for dem som ikke betalte, var dette

ikke. I de «gode gamle dager» var det frivillig om man ville yte et bidrag til vegens vedlikehold, som her ved Kleivstua ovenfor Sundvollen.

Den gamle kongevegen over Krokskogen var en del av hovedforbindelsen mellom Christiania og Ringerike. Denne vegen går fra Lommedalen i Bærum til Sundvollen ved Tyri-fjorden. Etter å ha passert Krokskogen gikk vegen ned den bratte Krokkleiva til Sundvollen.



Harald Gammelsæther
Planavdelingen

I 1860-årene ble det bygget en ny og bedre veg over Sollihøgda og Skaret. Dette førte til at vedlikeholdet av vegen over Krokskogen ble trukket tilbake, og at vegen begynte å forfalle. Særlig kleiva var utsatt og kostbar å holde i stand. Det var fremdeles en del trafikk over Krokskogen fordi denne bød på muligheter til jakt og rekreasjon, og på grunn av den fine utsikten over Ringerike fra Krok-kleiva. Ved toppen av Kleiva var det også en ganske god restaurant til å betjene jegere og andre besøkende. Denne hadde navnet Kleivstua.

Etter en 12 til 14 års tid fra vegen var nedlagt som kongeveg, så det mørkt ut for vedlikeholdet. Men vegen var fremdeles farbar,



endog med hest. Dette skyldtes noen menn som satte seg i spissen for vegens "vedlikeholdelse og bevarelse". Med sin innflytelse i Christiania, klarte de å skaffe bidrag til arbeidet. For å gi tilfeldige vegfarende en anledning til å yte et bidrag, ble dette

maleriet på en jernplate satt opp ved Kleivstua. Under maleriet er det en pengebøsse.

Dette maleriet med tilhørende pengebøsse står fremdeles ved Kleivstua ovenfor Krokkleiva. Det har fått navnet Kleivmannen, og han ber som det fremgår av diktet, om en skilling. Nederst i Kleiva ved Sundvollen står hans make, Kleivkona og ber om en skjerv.

På maleiet finnes diktet på norsk og engelsk. Det er også laget en tysk og en nynorsk versjon, eller landsmål som det hette den gangen. Den sistnevnte skal være laget av Aasmund Olavsson Vinje som satte diktet på trykk i bladet sitt, Dølen, i 1866.

(Kilde: H. O. Christophersen: "Krokskogen i gamle dager")

Kleivmannen ber om en skilling fra de veifarende i Krokkleiva ved Sundvollen - Norges første bomstasjon.

Jeg vandred vidt på jorden; men sjelden dog jeg fandt
Naturen stor og skjøn som her på Kleivens rand.
Her fjeldet dalen favner; og i dens skjød så tyst,
sig vugger Tyrifjorden som barn ved moders bryst.
Ei sandt: enhver bør se det, men veien er så slem,
giv derfor hid en skilling så blir den snart bekvem!