

Brobyggeren

Nr.2 - juli 1995

25. årgang



Velkommen til Det nye Vegvesenet!

Brev fra vegsjefen, side 3

- *Anleggsstart for
Drammenspakken
Side 7- 9*
- *Konkurransen om
EØS-kontrollene
Side 9 - 11*



Statens vegvesen
Buskerud



Redaktøren har ordet:

Informasjon og Det nye Vegvesenet

Nå er Det nye Vegvesenet blitt en realitet. Dette betyr vesentlige forandringer, både for organisasjonen selv og for mange av oss som jobber i den. Også informasjonstjenesten vil bli berørt av omorganiseringen. Hittil har den som kjent vært en seksjon i administrasjonsavdelingen, men etter 1. juli inngår den i vegsjefens stab. Dermed blir "Informasjonsseksjonen" til "Informasjonstjenesten". I tillegg til den organisatoriske endringen, vil det også bli endringer av en del arbeidsoppgaver på informasjonssida i DnV. En av begrunnelsene for å plassere Informasjonstjenesten i stab, er at informasjon skal brukes som et strategisk virkemiddel i arbeidet for å nå de overordnede mål som er fastsatt i Norsk Veg- og Vegtrafikkplan.

Informasjonsarbeidet etter 1. juli styres av en ny "Strategisk informasjonsplan". Denne planen skal vi presentere i sin helhet senere. Men den fastslår blant annet hvilke hovedfunksjoner informasjonstjenesten skal ha i Det nye Vegvesenet:

- * Planlegging
- * Rådgivning og service
- * Koordinering
- * Produksjon

Planlegging innebærer at informasjonstjenesten skal bidra til at de målsettinger som er satt om informasjon, blir nådd. Det skal utarbeides informasjonsplaner, bygget på målstyringsprinsippene. Det innebærer at enheten skal bidra til å innarbeide informasjonstiltak i årsplanene og samle og konkretisere dem i årlige planer for våre informasjonstiltak.

Rådgivning og service innebærer at informasjonstjenesten skal være en rådgivnings- og serviceenhet overfor vegsjefen og de enkelte avdelingene.

Koordinering og formidling av våre informasjonstiltak, intern og eksternt, vil være en viktig oppgave i den nye organisasjonen. For å bli bedre på dette området er det som kjent satt i gang et arbeid, som skal ende opp i retningslinjer for den interne og eksterne informasjonen. Den nylig gjennomførte internundersøkelsen, inngår som en del av dette arbeidet. Også etatens visuelle profil, er et koordineringsansvar som fortsatt skal ivaretas av informasjonstjenesten.

Produksjon knyttet til ulike overordnede oppgaver, slik som policydokumenter, årsmelding, internavis, pressemeldinger og andre overordnede interne og eksterne informasjonstiltak, vil fortsatt være informasjonstjenestens ansvar. Vi vil med andre ord fortsatt ha en del praktisk arbeid med gjennomføring av informasjonstiltak, men tiltakene kan ikke løsrives fra avdelingenes ansvar og problemstillinger i forhold til dens mål, oppgave og brukere.

Informasjonstjenestens rolle i DnV vil bli spennende og utfordrende. Nye oppgaver skal løses og det vil derfor bli nødvendig med et tett og godt samarbeid med de enkelte avdelingene og de ansatte som utgjør dem. Med de erfaringen vi sitter inne med, tror vi ikke dette vil bli noe problem. Men vi står helt klart foran store utfordringer på informasjonssiden. Resultatene av våre interne og eksterne undersøkelser vil si oss noe om hvor utfordringene ligger. Skal vi sikre en bedre informasjonsflyt i etaten vår, og skal vi møte omverdenens krav om en mer aktiv informasjonsinnsats, må vi se vårt ansvar i alle ledd. Med den nye organisasjonen på plass, skal vi takle disse utfordringene og gjøre Statens vegvesen Buskerud til en bedre kommunikasjonspartner.

Ny fritidskolleksjon

I midten av dette nummeret av Brobyggeren finner du en brosjyre som viser den nye fritidskolleksjonen som nå lanseres i Statens vegvesen. Den er resultat av et ønske om en felles profil også på dette området for etaten vår. - Det brukes store summer på fritidsklær og -utstyr rundt om i fylkene, så det er åpenbart et stort behov for disse artiklene, mener prosjektleder Lill Koren i

Vegdirektoratet. En egen klesdesigner har vært hyret inn for å gi kolleksjonen en utforming som er i tråd med vår visuelle profil og helt eksklusiv for Statens vegvesen.

I brosjyren finner du en bestillingsblankett. Hvis du vil ha sakene raskt, bør du sende oss blanketten **innen 10. juli**. Da kommer du med på den første utsendelsen. Men toget er ikke gått om du ikke rekker det. Etterbestillinger vil bli effektivert etterhvert.

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 A/S
Drammen

Repro

Bra-Repro A/S
Drammen

Forsideillustrasjon

Tekst & bilde huset
Kongsberg

Opplag

1.400 eksemplarer
Ettertrykk med kildeangivelse anbefales



Statens vegvesen Buskerud

Vegkontoret, 1. juli 1995

Kjære medarbeider!

Velkommen til Det nye Vegvesenet! Etter ett års grundig planlegging, mangfoldige runder med ulike forslag og diskusjoner, vanskelige tilsettings- og innplasseringsprosesser, er vi endelig i mål. Eller er vi egentlig det?

1. juli 1995 er en startstrek. Med en ny organisasjon som er bedre tilpasset våre oppgaver, skal vi gi Statens vegvesen Buskerud et nytt løft. Vi skal bygge videre på det gode grunnlaget vi har med oss av kunnskap, tradisjon og arbeidsmiljø. Nå har vi fått nye utviklingsmuligheter, og det er opp til oss selv å utnytte dem.

Hva er så våre oppgaver i Det nye Vegvesenet? Jobbene er de samme som før, men mange av oss har skiftet arbeidsområde og fått nye oppgaver. Så la oss benytte anledningen til å tenke over hvilken hensikt arbeidet vårt har: *Statens vegvesen Buskerud skal ta ansvar for vegene og trafikken i fylket vårt. Vi skal være aktive samfunnsplanleggere og bidra til et bedre samfunn ved å gjøre transporten på vegene våre miljøvennlig, sikker og effektiv. Vi skal være med å legge til rette for trivelige og levedyktige lokalsamfunn. Vi skal gjøre det lett å være trafikant i fylket vårt, og legge til rette for naturopplevelser langs vegene våre. Vi skal være orientert mot samfunnet, mot brukerne våre. Vi skal være en effektiv produsent, ikke bare av veger og vegvedlikehold, men også av tjenester og service. Vi skal være en profesjonell, lett tilgjengelig og problemløsende organisasjon. Og vi skal ha interessante og trivelige arbeidsplasser.*

Vi bærer med oss solid kunnskap og erfaring i alle deler av arbeidsfeltet vårt. Likevel står vi foran store utfordringer. Det gjelder den nye konkurransesituasjonen for hele produksjonsvirksomheten og hallkontrollene, det gjelder de nye mulighetene gjennom sammensmeltingen av to trafikkfaglige miljøer, det gjelder en helhetlig samfunnsplanlegging gjennom de nye utbyggingsprosjektene, det gjelder det interne samarbeidet i nye avdelinger og seksjoner, det gjelder samarbeidet med samfunnet rundt oss.

Vi har så vidt kommet ut av startblokkene i Det nye Vegvesenet. Det vil ta tid før vi får full effekt av den nye organisasjonen. Vi står midt i et arbeidsår med oppgavefordeling og budsjetter forankret i den gamle organisasjonen. Nå må vi samarbeide og vise smidighet slik at alt det nye får gå seg til best mulig. Vi må være villige til å tenke igjennom ting en gang til om det er nødvendig, for å skape bedre arbeidsforhold og nye utviklingsmuligheter.

Jeg vil be deg om å se deg om i din nye situasjon. Hvilke nye muligheter har du fått? Hvordan kan vi sammen sørge for at vi gjør en så god jobb at både oppdragsgiverne våre og kundene våre synes det vi gjør er fornuftig? Det er nemlig det som skal til for å sikre arbeidsplassene våre i framtida, og fylle dem med interessante og meningsfulle oppgaver.

Lykkes vi, vil vi aldri ha løpt distansen ut. Hver målplassering vil være en startstrek for nye oppgaver og målsettinger. Nå har vi nettopp kommet i mål, og satser videre mot nye. Slik skal vi strekke oss etter å gjøre en stadig bedre jobb for det samfunnet vi tjener. Lykke til!

Vennlig hilsen

Trygve Rognan
Vegsjef





I Det nye Vegvesenets fire avdelinger er det mange som har fått "nye" kolleger og enda flere har fått nye sjefer. Oppgavene er fordelt etter et nytt mønster. Det vil utvilsomt ta litt tid før alle har funnet

Administrasjonssjef Hans-Jan Håkonsen:



Foto: Arild Sønstrød

Overgangen til Det nye Vegvesenet vil i første omgang ikke medføre store endringer i administrasjonsavdelingens ansvar og arbeidsoppgaver. Avdelingen vil fortsatt ha både styrings-, kontroll- og serviceoppgaver innenfor de samme fagområder som tidligere. I tillegg er avdelingen tillagt det overordnede myndighetsansvar for innkjøpsvirksomheten.

Intensjonen med omorganiseringen har blant annet vært å skape et faglig kompetent, effektivt og publikumsrettet vegvesen, som har evne til å løse sine oppgaver på en tilfredsstillende måte for brukerne. I denne forbindelse vil avdelingen ha et særlig ansvar for at det anvendes gode og effektive styringssystemer. Den enkelte medarbeider må gis kunnskaper slik

at de enkelte seksjoner kan fremstå som profesjonelle kompetansesentra med et apparat som kan bistå de øvrige avdelingene innenfor de administrative fagområdene.

Hovedtyngden av ressursinnsatsen må rettes mot de tjenester som ytes overfor de enheter som kan kalles avdelingens kunder. I denne sammenheng vil det være en nødvendighet at avdelingen kan vise seg konkurransedyktig, både når det gjelder kvalitet og pris. Administrasjonsavdelingens organisasjon vil være et viktig redskap i dette arbeidet. Den forutsettes derfor å ivareta hensynet til en rasjonell, hensiktsmessig og oversiktlig seksjonsinndeling i relasjon til de oppgaver som skal løses. Det er imidlertid en forutsetning at ressursene utnyttes på tvers av avdelingens seksjonsinndeling når dette er nødvendig.

Produksjonssjef Tore Braaten:



Foto: Arild Sønstrød

Det nye Vegvesenet er en spennende utfordring. Overfor Utbyggingsavdelingen og Trafikkavdelingen skal vi kvalifisere oss til å bli en foretrukket avtalepartner. Med en solid faglig platform, lang erfaring, god kunnskap om det område vi skal arbeide i, kjennskap til naboer og brukere, skal vi bygge og vedlikeholde på en slik måte at det ikke er tvil om vår evne til å levere etterspurt kvalitet til riktig tid, til riktig pris og på en måte som bygger opp og holder vedlike det nødvendige tillitsforhold mellom oppdragsgiver og produsent.

I tillegg til erfarne og godt kvalifiserte medarbeidere fra «det gamle Vegvesenet», rekrutterer vi også nye medarbeidere til Produksjonsavdelingen. Ta godt imot disse.

Ved siden av våre menneskelige ressurser, vil en moderne og godt vedlikeholdt maskinpark være en viktig nøkkel til effektiv og konkurransedyktig produksjon. Forutsetningen er at maskinparken er godt tilpasset

oppgavene og at den utnyttes godt og om mulig hele året.

Vi vil møte store krav til planlegging, oppfølging og dokumentasjon av de oppdrag vi tar på oss såvel økonomisk som mht... teknisk kvalitet og helse, miljø og sikkerhet. Et solid apparat for ledelse og støtte av produksjonsvirksomheten, blir derfor viktig.

Alt kommer ikke til å være på plass 1/7. Overgangsordninger og tilpasninger blir nødvendig - dette må vi møte fleksibelt og i samarbeid med de andre nye avdelingene. Vi vil få nye økonomirutiner - for oss i produksjonen vil også omleggingen av maskinforvaltningssystemet komme til å bli omfattende. I større grad enn tidligere kan det bli nødvendig å pendle - både innen fylket p.g.a. større konsentrasjon av utbyggingsoppgaver i nedre del - og ut av fylket i forbindelse med samordning av produksjon over fylkesgrensene.

Disse utfordringene tar vi sammen! Vel møtt i Det nye Vegvesenet!



seg vel tilrette i sin nye arbeidssituasjon. Vi har bedt de fire avdelingslederne om kort å presentere sine avdelingers ansvarsområder og deres tanker om hvordan oppgavene skal angripes.

Trafikksjef Gerhard Hjelbak:

Trafikkavdelingen i Det nye Vegvesenet skal ivareta Vegvesenets ansvar som forvalter av vegtrafikksystemet. Ansvaret er tre-delt:

- Trafikkavdelingen skal sørge for effektiv og sikker trafikkavvikling og godt vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet.
- Trafikkavdelingen har ansvar for at trafikanter har tilstrekkelig kunnskap og ferdigheter før de slipper til i trafikken, og for at kjøretøy tilfredsstiller sikkerhetsmessige og miljømessige krav.
- Trafikkavdelingen skal, ut fra sin kunnskap om vegnettets tilstand og om fremtidige transportbehov, i samråd med planmyndighetene i kommuner og fylke foreslå tiltak for å utvikle vegtrafikksystemet i takt med samfunnets behov.

For å ivareta dette omfattende og nye arbeidsområdet, er det skapt en helt ny avdeling ved Vegkontoret med medarbeidere rekruttert fra Plan-, Drifts- og TK-avdelingene.

Avdelingen er delt i tre seksjoner med ny blanding av arbeidsoppgaver.

Ute ved de nye Trafikkstasjonene er endringene mindre, men ved overgangen til Det nye Vegvesenet, markeres også sammenslåingen av driftsområdene i Numedal og i Hallingdal, slik at vi fra 1. juli bare vil få stasjoner i Drammen, Kongsberg, Gol og Hønefoss. Stasjonene vil være felles trafikk- og produksjonsstasjoner.

Alt vil ikke alt være kommet på plass i den nye organisasjonen 1. juli. Det er en utfordring for oss at det ikke går ut over standarden på vegnettet og på vår service overfor publikum. Etter hvert skal de få merke at Det nye Vegvesenet har gjort oss til en bedre og mer effektiv etat.

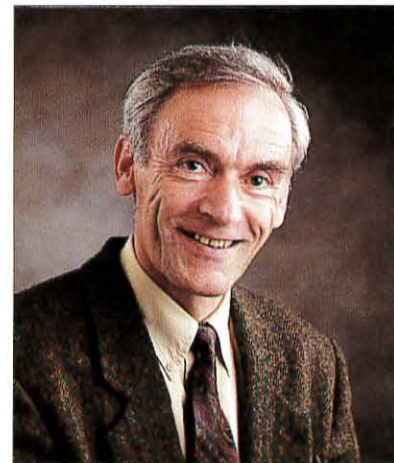


Foto: Arild Sønstrød



Utbyggingsjef Svein Olav Thorvik:

Det nye Vegvesenet skal være vårt gamle, kjære Vegvesen, og så skal det bli noe mer. Forandringene skal selvfølgelig bli til det bedre, og vi på Utbyggingsavdelingen ser med glede fram til å gjøre vårt til det.

Av de områder vi har særlig ansvar for, er å virkeliggjøre målet om å bli enda mer profesjonelle bygherrer enn før. Arbeidet med mål av denne typen er krevende, fordi målet beveger seg under arbeidet. Kravet blir et prosesspreget mål. Samtidig er denne type mål meget inspirerende, fordi vi må løse oppgaven ved systematisk og regelmessig å stille spørsmål ved alt vi gjør. Vi har en stor forpliktelse ved at vi forvalter skattekrone til utbygging av landets infrastruktur. Dette faktum, og kravet om å bli bedre, gjør at vi sjelden kan være fornøyd med å gjøre ting likt som «vi gjorde det siste året». Vi må hele tiden stille spørsmål ved oss selv.

Å sette dom over oss selv er krevende og utfordrende, og, etter mitt syn, inspirerende. Vi får hjelp til dette i det forholdet at vi skal være en prosjektorganisasjon. Dette har også forandringer i seg.

Jeg ønsker dere derfor velkommen til en avdeling med store utfordringer og store forandringer. En avdeling hvor vi stiller mange spørsmål og hvor svarene aldri blir selvfølgelige. Jeg oppfordrer dere alle til å søke etter forbedringer og forandringer. Jeg oppfordrer dere til å ha omsorg for hverandre og hjelpe hverandre. Gjør vi det, og passer på å la utfordringen gi glede og moro på jobben, så skal jeg garantere at Utbyggingsavdelingen skal bli et interessant sted. Du skal finne en arbeidsplass hvor du kan få brukt deg selv på positiv måte.



Foto: Arild Sønstrød





Brigt Hope lot ikke skuffelsen ta overhånd:

- Det nytter ikke å gi blaffen!



Foto: Helge Hasselgård

Det er ingenting i veien med tidligere driftssjef Brigt Hopes motivasjon når han nå går inn i Det nye Vegvesenet som seksjonsleder for Veg- og kjøretøysseksjonen. - Det var tøft å falle utenfor da de nye avdelingslederne ble tilsatt. Men jeg fant fort ut at jeg måtte innrette meg etter den situasjonen jeg var i, sier han med overbevisning.



Helge Hasselgård

Brobyggeren

Da avdelingslederne i Det nye Vegvesenet skulle tilsettes, var det klart at minst en måtte bli skuffet. Foruten de eksterne søkerne, var det fire daværende ledere som søkte på tre ledige stillinger. Det ble

driftssjef Brigt Hope som trakk det korteste strået. - Jeg regnet med at sjansen var liten for å få den stillingen jeg søkte - kampen om jobben som trafikksjef var hard. Men når det skjedde, var det en litt rar opplevelse, medgir Hope.

I tilsettingsprosessene har det ikke vært til å unngå at flere sterke kandidater ikke nådde helt opp i konkurransen. Måten Hope taklet sin situasjon på, står det respekt av. - Det nytter ikke å gå rundt og være sur. Det går bare ut over en selv, sier han med overbevisning.

Endel muffens

- Følte du deg skikkelig behandlet gjennom tilsettingsprosessen?

- Jeg er ikke helt sikker på at jeg har den følelsen. Det skjedde endel muffens i hele landet. Vi var jo informerte om fristillingen, så jeg reagerte ikke så sterkt som mange andre på selve fristillingsbrevet. Men det skjedde endel ting rundt prosessen som ikke var så bra. På landsbasis er det påfallende få driftssjefer som er tilsatt i de nye stillingene. Mange av dem føler seg meget dårlig behandlet. Men dette er ikke ting jeg går rundt og spikker på nå lenger. Og jeg føler meg slett ikke forbigått, i og med at den nye trafikksjefen, Gerhard Hjelbak, også som assisterende vegsjef var min overordnede.

- På nyåret giftet du deg og dro på bryllupsreise jorda rundt. Dere var borte en hel måned. Hjalp det deg å reise bort fra alle fortredeigheter og bare nyte livet en stund?

- Vi hadde det veldig deilig, men den turen

var planlagt lenge før alt dette begynte. Det var giftemålet som kom brått på, smiler Hope. - Jeg var ferdig med skuffelsen før jeg reiste. Det var noen tøffe dager med det samme, men det gikk fort over. Jeg fant raskt ut at jeg måtte innrette meg etter den situasjonen jeg var i.

- Mange ville i en slik situasjon bare gitt opp?

- Det ligger ikke i min natur å ruge over det negative. Jeg vil ikke ha noe av at negative ting får prege meg. Det er jo bare meg selv det ville gå ut over. Jeg er glad for at jeg har den evnen, sier Hope ettertenksomt. - Her måtte jeg gjøre det beste ut av det - for Vegvesenet også. Jeg fant ut at det var lurt å bli der jeg var, fortsette med ting jeg kan. Det var også veldig positivt at folkene fra Driftsavdelingen som søkte jobber ute, fikk dem. Det er jeg veldig glad for.

Nye utfordringer

Det er ingen tvil om at Brigt Hope er oppriktig. Holdningen hans til utfordringene i Det nye Vegvesenet understreker det. Han har fått jobben som seksjonsleder for Veg- og kjøretøysseksjonen i Trafikkavdelingen, og ser mange utfordringer der.

- Det er jo mye av dette jeg har holdt på med før. Men den store utfordringen blir å få biltilsynsiden og vegsiden til å gripe inn i hverandre. Rent praktisk er jeg ikke sikker på hvordan vi skal gjøre det, men jeg er sikker på at vi skal få det til. Videre må vi finne ut av forholdet mellom folkene på Vegkontoret og på Trafikkstasjonene. Det er en del her som må gå seg til. Men vi har en så velsmurt organisasjon at vi skal nok klare å få jobben gjort mens vi finner ut av ting, sier Hope optimistisk.

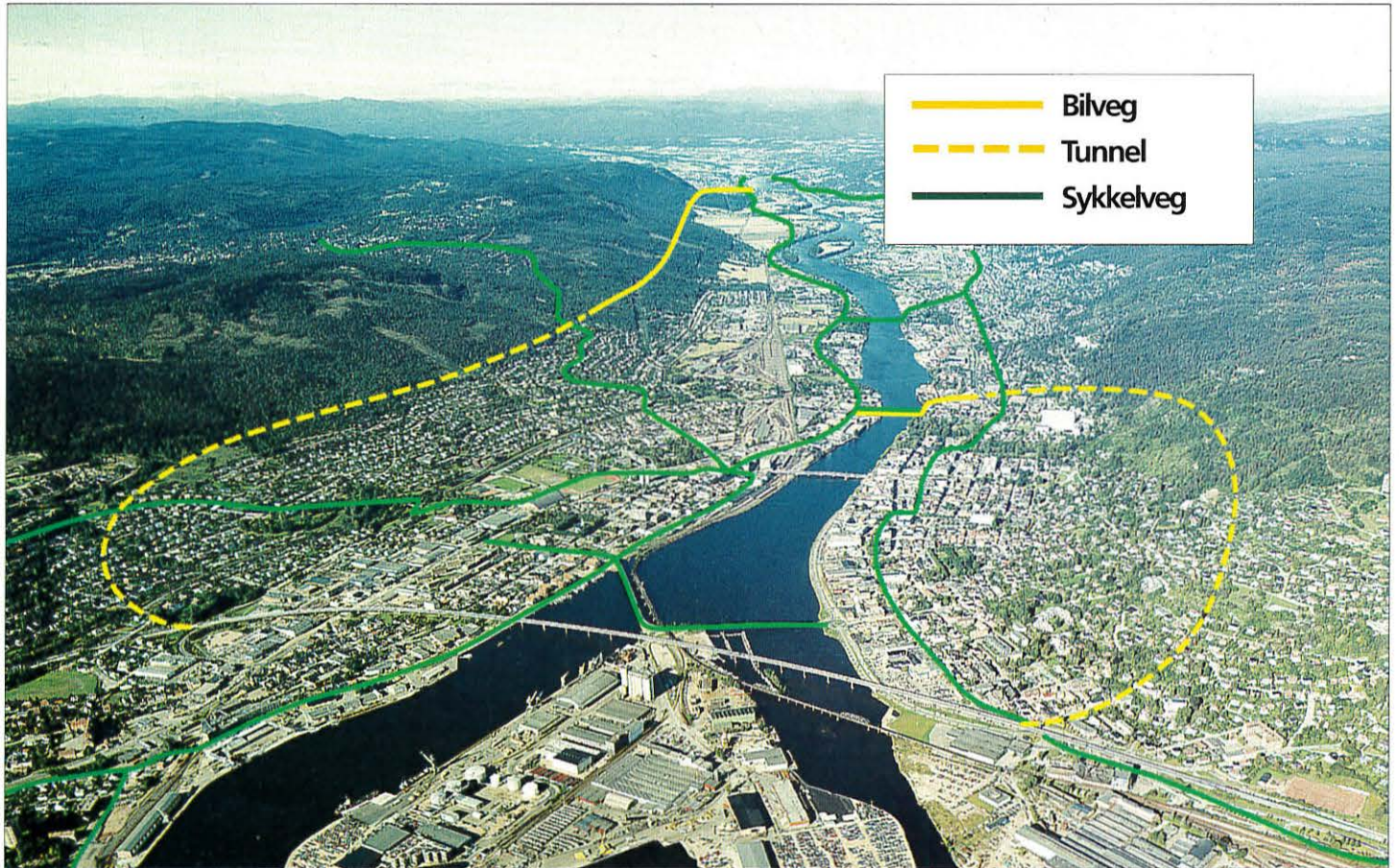
Et godt råd

- Du er ikke alene om å ha gått på en skuffelse i tilsettings- og innplasseringsprosessen. Har du et godt råd til dem som fortsatt er frustrerte og misfornøyde?

- Hvis du gir opp, er det først og fremst deg selv det går utover. Tenk selv hva du kan få gjort ut av den nye situasjonen. Det nytter ikke bare å vente på å få en instruks, og så bli sur hvis den ikke faller i smak. Ikke gi blaffen!

Anleggsarbeidet igang:

Drammenspakken realiseres



Illustrasjon: Kolbjørn Holm AS

Den 5. mai, med ordfører Turid Wickstrand Iversen og anleggssjef Tore Braaten som vitner, falt det første treet i den nye vegtraseen for riksveg 11. Når de nye vegene i Drammensområdet står ferdig omkring år 2000, vil det bli bedre å bo og ferdes i Drammen og Nedre Eiker. Trafikken gjennom byområdene reduseres kraftig, det vil bli færre trafikkulykker, mindre bilkøer og bedre bomiljøer.

Når bilene får nye veger å kjøre på, kan de gamle vegene bygges om på lokalsamfunnets premisser. Kommunene og Vegvesenet vil samarbeide for å skape et bedre miljø for dem som bor langs vegene.

Nye sykkelveger

Sammen med kommunene planlegger vi et sammenhengende sykkelvegsystem i Drammen og Nedre Eiker. Bildet viser de sykkelvegene som allerede finnes og de som vil bli bygget i tida framover. Tilsammen bygges mer enn 30 km nye sykkelveger. Sykkeltraseen gjennom Bragernes som er vist på bildet, er ikke endelig fastlagt.

På Strømsø er det allerede bygget flere kilometer sykkelveger. I løpet av året vil det meste av strekningen fra Tangen til Ytterkollen være ferdig bygget.

Nye bilveger

Ny riksveg 11 bygges i tunnel gjennom Bragernesåsen. Den vil ikke løse alle trafikk-

problemer, men den vil redusere trafikken gjennom byområdene med ca 15.000 biler i døgnet.

Omkjøringsvegen som skal bygges i tunnel fra Brakerøya til Øvre Sund, reduserer trafikken i bygatene på Bragernes betraktelig.

Når Øvre Sund bru er bygget, blir det lettere å komme fra Bragernes til Strømsø, og trafikken på Bybrua reduseres.

Når disse prosjektene er ferdige ca. år 2000, har Drammensområdet fått et nytt og bedre hovedvegssystem. Drammen sentrum blir ikke lenger trafikkbelastet som i dag. I Nedre Eiker blir trafikken på Herstrøm og Osbakken redusert



Foto: Helge Hasselgård

Drammen i år 2005

Erling Sylte i Tekst & bilde Huset AS har tegnet Drammen slik byen kan se ut i år 2005 dersom planene for Vegpakke Drammen blir realisert. Tegningen er laget på opprag fra Drammens Tidende - Buskeruds Blad. Ikke alle reguleringsplaner er vedtatt ennå, og detaljene rundt flere av enkeltprosjektene er ikke klare ennå.

1 Rosenkrantzgata

På Hamborgstrøm skal Rosenkrantzgata knyttes sammen med den nye Øvre Sund bru og den nye tunnelen i Bragernesåsen. Samtidig skal det være god adkomst mot sentrum for alle trafikantgrupper, samt et godt bomiljø uten barrierer og helseskadelig forurensning og støy. Dette synes å medføre at hovedveiene må graves ned i bakken. I løpet av sommeren og høsten skal det avgjøres hvilket trafikksystem som blir valgt, en av mange mulige løsninger er vist på tegningen.

For å komme fram mellom Øvre Sund bru og Bragernesåsen, må deler av Børresen skole rives. Dette er den mest dramatiske konsekvensen av vegbyggingen.

2 Øvre Sund bru

Vegene på Bragernes og Strømsø skal knyttes sammen med en ny bru over Drammenselva ved Øvre Sund. Det skal videre bygges ny Kreftingsgate østover under jernbanen og tilknyttes Bj. Bjørnsonsgate. Dette blir en viktig veglenke som vil føre til en betydelig endring av trafikkbildet i byen og avlaste både Bybrua og Holmenbrua.

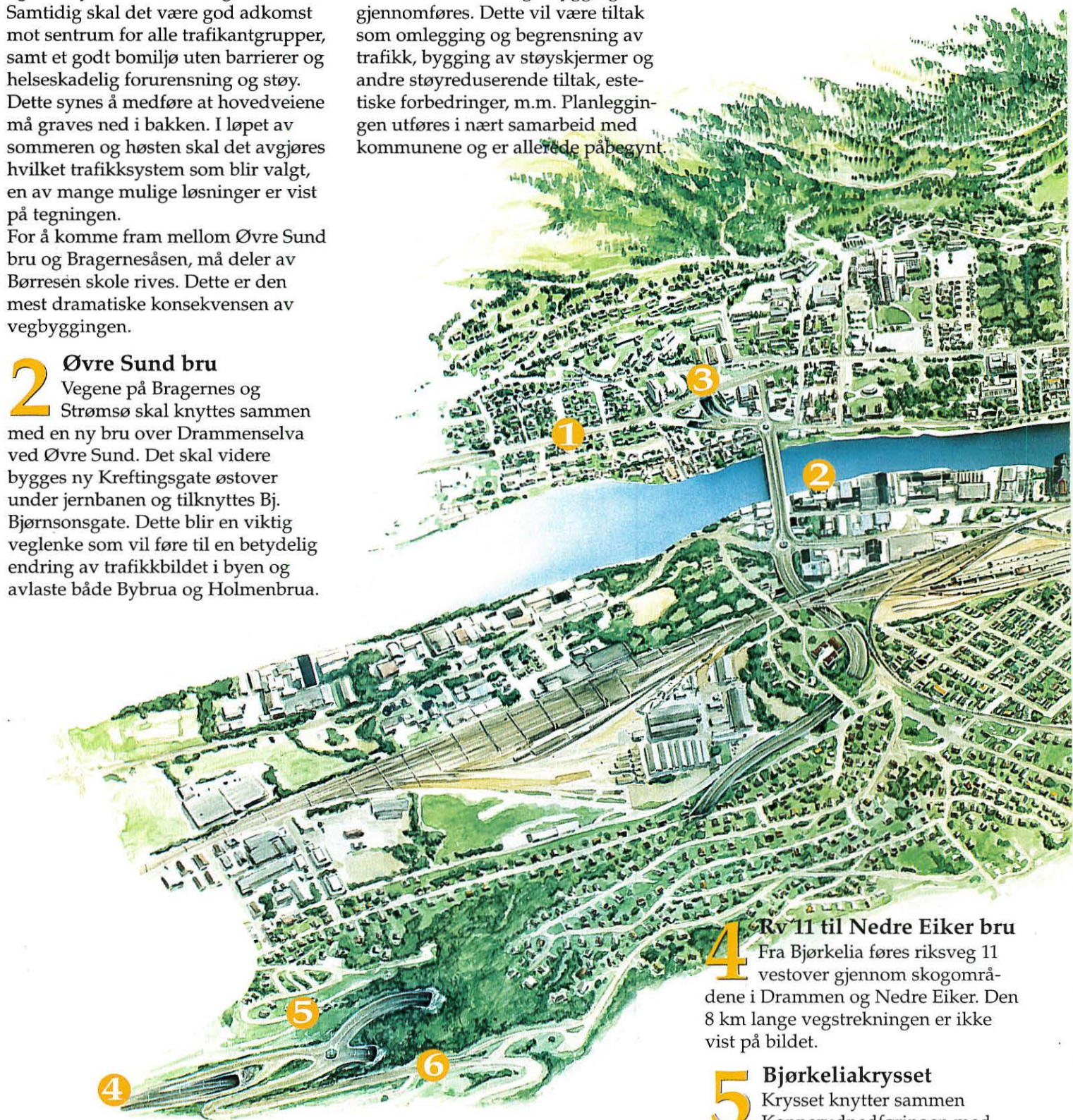
Etterbruk

Det skal benyttes egne midler til tiltak for å bedre trafikkforhold og miljø i de byområdene som avlastes for trafikk når hovedvegutbyggingen gjennomføres. Dette vil være tiltak som omlegging og begrensning av trafikk, bygging av støyskjermer og andre støyreducerende tiltak, estetiske forbedringer, m.m. Planleggingen utføres i nært samarbeid med kommunene og er allerede påbegynt.



Svein Stensrud / Bjørn Haram

Rv 11-prosjektet



4 Rv 11 til Nedre Eiker bru
Fra Bjørkelia føres riksveg 11 vestover gjennom skogområdene i Drammen og Nedre Eiker. Den 8 km lange vegstrekningen er ikke vist på bildet.

5 Bjørkeliakrysset
Krysset knytter sammen Konnerudnedføringen med riksveg 11 i området ovenfor Bjørkelia. Kryssutformingen er foreløpig ikke bestemt.

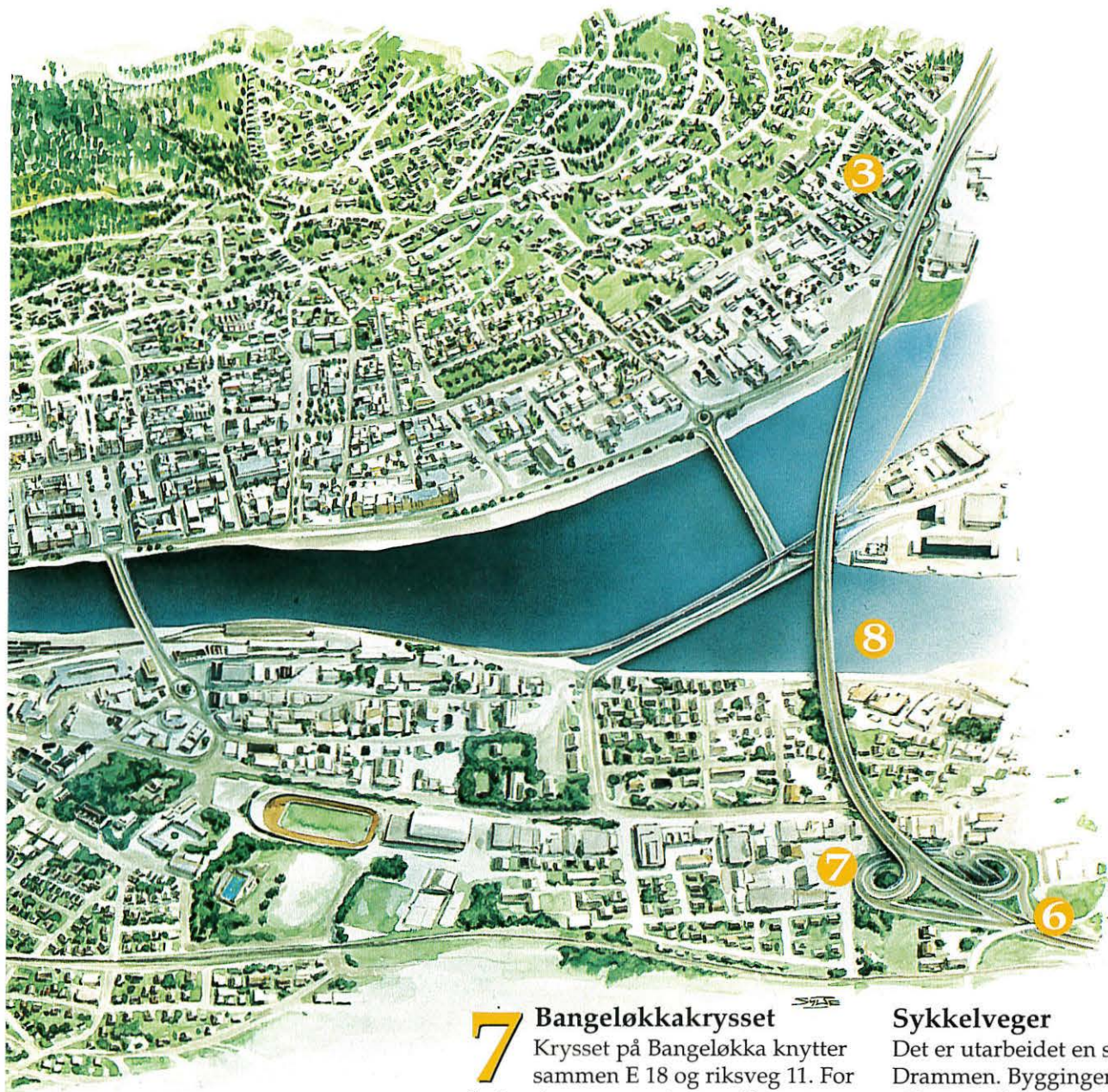
3 Bragernestunnelen

Bragernestunnelen skal starte på Brakerøya, nøyaktig beliggenhet er ikke avgjort ennå. Denne bydelen er fra før av Buskerud fylkes hardest trafikkbelastede område. I tillegg skal bydelen nå ta i mot en utvidet E 18, en utvidet riksveg 282, en ny Bragernestunnel, en utvidet Brakerøya stasjon og flere andre

prosjekter. Beboerne ønsker, sammen med de to berørte kommunene, at tiltakene må sees i sammenheng. For å kunne detaljplassere Bragernestunnelen, skal det derfor lages en stedsanalyse for Brakerøya i løpet av 1995.

Tunnelen i Bragernesåsen skal ventileres inn i begge ender, og ut via en sjakt til Spiraltoppen. Her må det

sannsynligvis bygges en høy pipe. Metoden er valgt for å kunne lede den forurensede luften ut av Drammensdalen, og vekk fra boligområdene. Prisen å betale er økt forurensning i byens viktigste rekreasjonsområde.



6 Strømsåstunnelen

Tunnelen fra Bangeløkkakrysset til Bjørkeliakrysset får en lengde på 3,7 km, og vil være et av de viktigste miljøprosjektene i Drammenspakken. Tunnelen vil føre 15.000 biler i døgnet lydløst og problemfritt under bebyggelsen. Den skal utstyres med belysning, sikkerhetsutrustning og god ventilasjon. Tunnelen ventileres vestover.

7 Bangeløkkakrysset

Krysset på Bangeløkka knytter sammen E 18 og riksveg 11. For å gjøre inngrepet minst mulig, er krysset planlagt innenfor et begrenset område foran Frydenhaug gård. Krysset tilpasses omliggende bebyggelse og terreng gjennom den arkitektoniske utformingen.

8 Ny motorvegbru

Den nye brua skal bygges på vestsiden av nåværende bru i samme høyde og med samme konstruksjon. Etter at brua er ferdig omkring 2005, blir det bare Kleivene-tunnelen som ikke har fire kjørefelt på E 18.

Sykkelveger

Det er utarbeidet en sykkelplan for Drammen. Byggingen startet for to år siden, og skal være ferdig ca. år 2002. Da vil det være bygget et sammenhengende sykkelvegnett både for Drammen og områder i Nedre Eiker og Lier. Det skal totalt investeres 130 millioner kroner til sykkelveger bare i Drammen.

Kollektivtiltak

Gjennom de to siste årene er det opprettet et prosjekt kalt «Ny Giv for kollektivtrafikken i Drammensregionen». Statens vegvesen Buskerud deltar i prosjektet. Målsettingen er å få til en økning av kollektivtrafikken med 30 % i løpet av tre år.



Statens vegvesen

KLART VI KAN KONTROLL!

Kontrollerer du
bilen hos oss,
får du:

- ✓ Oppdaterte fagfolk
- ✓ Fast rimelig pris
- ✓ Nøytral kontroll
- ✓ Haller med spesialutstyr
- ✓ Kvalitetssikring



Velkommen til Biltilsynet!
Vi har 70 stasjoner over hele landet.

Konkurransen om EØS-kontrollene

Som en følge av EØS-avtalen skal tunge kjøretøyer og varebiler nå kontrolleres oftere. En helt ny situasjon for Biltilsynet er at de nå vil være i direkte konkurranse med bilverkstedene om kontrolloppgavene.



Per Kr. Rotherud

Trafikant- og kjøretøyaavdelingen

EØS-kontrollen er nesten helt lik den kontrollen som Biltilsynet tidligere har utført. Det som nå er nytt, er at både godkjente verksteder og testestasjoner kan være kontrollorgan sammen med Biltilsynet.

Det er i måltallene lagt til grunn at Biltilsynet i Buskerud skal klare en markedsandel på 50% av det totale kontrollvolum på ca. 15.000 kjøretøyer inneværende år.

Til tross for at Biltilsynet har godt omdømme, er nøytrale og har både spesialutstyr for kontroll, spesialutdannelse og dyktige kontrollører, har vi så langt ikke klar å nå en markedsandel på mer enn i underkant av ca. 30%.

Tidligere var all kontroll hos Biltilsynet gratis. Nå må det imidlertid betales for disse kontrollene. Verksteder og testestasjoner fastsetter selv hva kundene må betale. Ved Biltilsynet er det lik pris ved alle stasjoner i hele landet.

Skal Biltilsynet nå sitt mål om en markedsandel på 50%, må vi nok se både på åpningstider og tenke markedsføring på en annen måte enn til nå. Dette vil i 1995 være en stor, ny og spennende utfordring for etaten.

I Buskerud er det foruten Biltilsynet og

NAF's testestasjoner, registrert i alt 101 verksteder som kan utføre kontrollen.

Tillit til verkstedene

Enkelte har hevdet at når verkstedene både skal kontrollere og reparere, så vil dette være som «bukken og havresekken». Vi er ikke så veldig redd for dette, både fordi vi har tillit til verkstedbransjen og ved at vi har etablert kontrollrutiner.

Biltilsynssjefen har ansvaret for å kontrollere at de kontroller som blir foretatt av de forskjellige kontrollorganene, blir riktig gjennomført. Ved juks, vil TK-avdelingen reagere meget strengt og frata kontrollorganet retten til å utføre EØS-kontroller og vurdere politianmeldelse.

Med hyppige kontroller av et langt større antall av kjøretøyene enn det Biltilsynet med dagens bemanning kan klare, håper vi at både miljø og trafikksikkerhetsstandarder i fremtiden skal bli bedre.

Biltilsynet vil fortsette sine utekontroller, og vil i den forbindelse følge utviklingen av kjøretøyparken nøye.

Fakta om EØS-kontrollen

Alle tunge kjøretøyer skal inn for kontroll hvert år. Det samme gjelder tunge tilhengere, alle typer busser, drosjer og ambulanser. Tunge kjøretøyer er kjøretøyer som har tillatt totalvekt på mer enn 3.500 kg. varebiler og de fleste kombinerte biler som er eldre enn fire år, skal kontrolleres annet hvert år. I år skal de bilene som er registrert første gang i 1991, 89, 87 osv. inn for kontroll. I 1996 skal de som er registrert i 1992, 90, 88 osv. kontrolleres.

Alle kjøretøyer som omfattes av ordningen, skal kontrolleres i den måneden som følger av siste siffer i kjennemerke. Dette innebærer at kjennemerke med siste siffer 1 skal kontrolleres i januar, 2 i februar osv.. Unntaket er sistesiffer 7 som skal inn for kontroll i november.

Ordningen gjelder ikke for små tilhengere og vil først gjelde personbiler fra 1998. Veteranbiler (eldre enn 30 år) er helt unntatt fra denne kontrollplikten.

Det opereres for inneværende år med følgende satser (inkl. mva.):

| | |
|-----------------------|-----------|
| Biler, maks. 3.500 kg | kr. 310.- |
| Tilhengere | kr. 370.- |
| Biler forøvrig | kr. 550.- |

Foto: Willy Bakken





Stein Grøndal

Bilbransjen på hugget

- Bilbransjen er på hugget og går ut med aktiv markedsføring av EØS-kontrollene, sier Stein Grøndal. - Vi vil være med å fighte om disse jobbene.

Stein Grøndal er formann i Norges Bilbransje-forbund, avdeling Buskerud. I Brobyggeren nr. 4 i 1994 uttalte han seg noe mer avventende i forhold til bilbransjens interesse for de nye EØS-kontrollene på tyngre kjøretøy.

Nybilsalget hadde eksplodert, og bransjen hadde hendene fulle med å selge biler. - Nå har vi fått summet oss litt etter den voldsomme veksten i nybilsalget. Vi har fått økt kapasitet, og vil følge opp våre egne merker med tilbud om å gjennomføre EØS-kontrollene for eksempel i tilknytning til kilometer-service. Vi vil også kunne konkurrere på pris, mener Grøndal.

Så langt har de godkjente verkstedene tatt en mye større del av EØS-kontrollene enn Biltilsynet hadde regnet med. Biltilsynets målsetting om å ta 50 % av jobbene er langt fra nådd. Bilbransjen var raskt på plass med markedsføring av sitt tilbud om EØS-kontroller. Det er ingen grunn til å tvile på at de private forhandlerne vil følge opp sine merker etter hvert som EØS-kontrollene utvides til å gjelde flere typer kjøretøy. I 1998 skal også personbilene omfattes av rutinekontrollene. Det er en klar fordel for bransjen at dette kommer trinnvis, hevder Grøndal. - Vi har allerede brorparten av kontrollene av tyngre kjøretøy, og vi skal være med å fighte om personbilkontrollene når de innføres i 1998, fastslår han.

Svensker til Drammen for å lære

Biltilsynet i Drammen har nylig hatt besøk av representanter fra Svensk Bilprovning. Bakgrunnen for visitten var å lære hvordan vi utfører kontroller av tunge kjøretøyer ute på vegene her i landet. Dette har nemlig våre naboer fra øst, liten erfaring med.



Willy Bakken

Brobyggeren



Svenskene fulgte nøye med da de fikk overvære en kontroll av tunge kjøretøyer.

I motsetning til her hjemme, foretar det svenske biltilsynet, Svensk Bilprovning, kontrollen av kjøretøyparken i sine haller. Det er kun politen som gjennomfører kontroller ute på vegene. Dette skal det nå endres på ved at kontrollinnsatsen nå i større grad skal flyttes ut på landevegen.

Delegasjonen som besøkte Drammen, bestod i alt vesentlig av stasjonssjefer fra Stockholmsområdet. Til ære for disse, ble det derfor gjennomført en kontroll av tunge kjøretøyer på E 18 ved Kjellstadbommen. Her kunne gjestene i detalj få se hvordan vi foretar kontrollene, alt fra dokumentsjekk til vekt-kontroll. Og de ble mektig imponert over den effektivitet som ble vist. I løpet av den timen kontrollen pågikk, ble tre vogntog avskiltet på grunn av grove uregelmessigheter.

Etter den praktiske demonstrasjonen ute, ble gruppen orientert om hvordan vi har organisert vår kontrollvirksomhet, både i gammel og ny organisasjon.

Fotball-laget trakk seg

På grunn av svært labert oppmøte blant fotballgutta, så lagledelsen ingen annen mulighet enn å trekke laget fra den lokale bedriftsserien. Foran seriestart var det en svært optimistisk gjeng som forberedte seg til comeback på fotballarenaen.

Skuffelsen er derfor stor både blant

lagledere og en del ivrige sjeler, på grunn av den situasjonen laget nå er kommet i.

I Vegmesterskapet gikk det heller ikke så bra denne gangen. Bronselaget fra i fjor, var imidlertid bare ett mål fra å kvalifisere seg til sluttspillet. Dermed ble det kun en hederlig innsats i år.

Markeringen av 50-årsminnet for frigjøringen:

VELLYKKET UTSTILLING

Mange stoppet opp og studerte vår utstilling om Vegvesenets rolle under krigen. I tillegg til denne, har også en velvoksen snøfreser på 16 tonn, vært strategisk plassert foran Vegkontorets inngang under markeringen av frigjøringsjubileet. Også denne ble gjenstand for beundrende blikk fra mange forbigående.



Willy Bakken

Brobyggeren

Eivind Berge, som er vår museums-ekspert, har hatt hovedansvaret for jubileumsmarkeringen. - Selv om vi hadde kort tid på oss til å forberede utstillingen, synes jeg vi lyktes godt i å gi et bilde av vår rolle under krigen, sier Berge. Han gir også honnør til sine håndplukkede medarbeidere, som med sine grundige kunnskaper om Vegvesenet, bidro med gjenstander, bilder og avisartikler til utstillingen. - Uten denne hjelpen, hadde det ikke vært mulig å få dette til, sier han.

Berge forteller videre at et reklamebyrå ble satt til å løse den praktiske oppgaven med utstillingsvinduet. - Dette ble gjort for å få det til å se skikkelig ut, sier han.

Etter hvert vil deler av utstillingen bli plassert ved våre stasjoner ute i fylket, forhåpentligvis til glede både for våre egne ansatte og publikum som besøker oss.



Eivind Berge hadde en heldig hånd med utformingen av utstillingen.



Jubileumsutstillingen som har stått i utstillingsvinduet til Vegkontoret, blir nå plassert på Trafikkstasjonene i fylket.

Dette uhyret av en snøfreser var i bruk på Hardangeroidda under krigen. Den fungerer like godt i dag, men vil neppe få flere oppdrag i Drammen sentrum etter utstillingen.





MUSEUMSKONFERANSEN 1995

I tre dager har godt over 40 personer fra hele landet vært samlet til konferanse om museumsvirksomheten i Statens vegvesen. Sole Hotell på Noresund har vært åsstedet for samlingen, som hadde et omfattende og spennende program.

Blant de frammøtte, var det også representanter både fra Sverige og Finland.



Willy Bakken

Brobyggen

Konferansen ble innledet av Geir Paulsrud som ønsket representantene velkommen til samlingen. Deretter hilste vegsjef Trygve Rognan og ordfører Truls Løvli de fram-

møtte velkommen,

henholdsvis til Buskerud fylke og Krødsherad kommune.

Programmet for første dag bestod av orienteringer om hva som er gjort, og hva som planlegges gjennomført, innen museal virksomhet rundt om i landet. Det viktige arbeidet som nå gjøres med å registrere gamle vegger, ble også behandlet på møtet.

Lokale innslag

Av lokale innslag på konferansen, kan nevnes at vegmester Oskar Gjestemoen tok forsamlingen med på en «spennende reise» langs Gamle Kongeveg opp gjennom Hallingdal. Fylkeskonservator i Buskerud, Geir Helgen kom med betraktninger om Vegvesenets historiske virksomhet, sett fra sitt ståsted.

Andre dag av konferansen ble i sin helhet viet ulike historiske reisemål i fylket.

Første stopp på denne befaringen var ved

Veienområdet, der fylkeskonservator Helgen orienterte om fortidsminnene i området.

Deretter ble kongsgården til Halvdan Svarte, Stein gård på Hole, besøkt. Her orienterte dagens eier om stedet og dets historie. Resten av programmet bestod av befaring av gamle huleveger ved Steinsfjorden, den gamle Kongeveien, "Paradisbakkene" i Lier, for deretter å ende opp på Fossesholm i Vestfossen. Befaringen ble avsluttet med middag i disse historiske lokalene.

Hos oss er det Eivind Berge som har hatt ansvaret for planleggingen og gjennomføringen av konferansen. Og etter de signalene vi har fått, vil samlingen gå over i historien som meget vellykket, både faglig og sosialt.



Befaring på Stein gård i Hole



Buskerudbenken på konferansen: Eivind Berge, Egil Wårvoiken, Peder Gårder, Oskar Gjestemoen, Trygve Rognan og Geir Helgen.

Vårens vakreste...



Foto: Kjellaug Johannessen

Adelta i Grete Waitz-løpet er i ferd med å bli en tradisjon for ansatte i Statens vegvesen Buskerud. Til årets løp var det meldt på 50 løpere fra Vegkontoret, vegstasjoner og biltilsyn.

Vi møttes i Frognerparken til et strålende vær, så alt lå vel til rette for en fin dag. Stemningen i Frognerparken kan ikke beskrives med ord, den må oppleves! Tusenvis av løpere stilte opp mange timer før starten gikk. Mange hadde med seg nistepakke, mens andre hadde gjort litt mer ut av det. Noen hadde dekket «bord» på bakken med duk, vinglass på høy stett, vinkjøler og fem-armet lystestake med levende lys!

Etter løpet var det «klutevask» i Slottsparken før vi tok «en runde på byen». De fleste var med til La Piazza på Aker brygge hvor det var mat, drikke og allsang utover kvelden. Jeg vil oppfordre enda flere til å melde seg på til neste år, for dette må dere oppleve selv!

Anne Rosseland

Biltilsynskonferansen:

Masse humor!

Stadig gjøres nye avsløringer av ansatte i Statens vegvesen. Den siste kom på biltilsynskonferansen, der en rekke av de ansatte ved stasjonen i Drammen avslørte store skuepillertalenter. *Anmelderen gir forestillingen terningkast seks!*



Willy Bakken

Brobyggeren



Personalet på Lierstranda showet seg fra urtidens kontorredskap, demonstrert av Bjørg Nielsen.....

...til vår tids datateknologi, demonstrert av Unni I. Haug.



En for anledningen egenkomponert vise, ble fremført med stor entusiasme og dyktighet. Aftenens konfransier, Per Gunnar Veltun, som for anledningen var dresset opp til det bortimot ugjenkjennelige, bandt forestillingen sammen på sin spesielle og sjarmerende måte.

Men denne seansen foregikk selvsagt etter at konferansens faglige del var unnagjort. Også under denne samlingen var naturlig nok organiseringen av Det nye Vegvesenet i fokus. Både vegsjefen og den nye trafikksjefen gjorde opp status så langt i prosessen. De nye lederne for de fire trafikkdistriktene fikk også anledning til å presentere seg for sine nye medarbeidere og komme med sine tanker om DnV.

Selv om det ble oppfordret til å komme med spørsmål, var det overraskende få som benyttet sjansen til å få svar på ting som fortsatt måtte være uklart. Det skulle da tyde på at de aller fleste var fornøyd med situasjonen til nå. Positivt var det også at det ble gitt uttrykk for at informasjonen som er blitt sendt om DnV, hadde vært god så langt i prosessen.

Stasjonssjef Rolf Lervik, som snart går av for aldersgrensen, benyttet anledningen til å takke sine medarbeidere og kollegaer ellers i fylket, for svært godt samarbeid gjennom mange år.



Per Gunnar Veltun bandt det hele sammen på sin egen måte.

*Redaksjonen
ønsker alle
en riktig god
sommer!*

C

MINNER FRA OKKUPASJONSÅRENE

Olaf Rustand, som i dag er pensjonist, ble ansatt på Vegkontoret i 1940 og jobbet her fram til 1984. Han kan fortelle at det i løpet av krigsårene oppstod en rekke episoder, der ansatte i Vegvesenet var involvert. Blant hans mange historier, bringer vi følgende to:



Fra Olaf Rustands private fotoalbum: Enefning med tyske offiserer i april 1940. Foto: Olaf Rustand

Da Vegvesenet gjorde bensin til vann

Under krigen hadde Vegvesenet i Buskerud en rekke bensintanker spredt over hele fylket. Disse var kun til bruk for våre egne biler og maskiner og ble betjent av våre egne folk. Av og til ble det nødvendig å overføre drivstoff fra en tank til en annen. Således ble det på ettersommeren 1944 aktuelt å overføre 12.000 liter fra tanken på Lierstranda til tanken på Hønefoss. Det var Norske Shell som utførte oppdraget.

Etter fullført jobb, kom det ganske snart en temmelig alarmerende melding fra Hønefoss som fastslo følgende: Det overførte kvantum bensin viste seg rett og slett å inneholde bare vann. Dette var jo uhørt og etter hvert begynte nok Vegkontorets puls å stige faretruende. De tyske myndigheter måtte jo få rede på saken, og med det, muligheten for sabotasjebeskyldninger m.v. Og ganske riktig, snart dukket det opp folk både fra det tyske sikkerhetspolitiet og Feldgendarmen og det ble forhør og greier. En av Vegvesenets lastebilsjåførere, som hadde

nøkkel til anlegget, ble arrestert og teknisk assistent Alvim, ble også kalt inn på teppet. Vi andre var jo heller ikke særlig høye i hatten på bakgrunn av det vi viste om tyske represalier. Det ble derfor omgående satt i gang oppgraving av anlegget, og da viste det seg ganske snart hva som egentlig hadde skjedd. Det var grunnvannet som var trengt inn i tanken, noe som medførte at bensinen ble liggende øverst. Da uttaksrørene var plassert i bunnen av tanken, er det lett å forstå at det kun var vann som ble pumpet opp. En medvirkende årsak til grunnvannsproblemet på Lierstranda kan vel tenkes å være at tanken jo ble liggende svært lavt, sett i forhold til fjorden utenfor. Tyskerne måtte vel omsider også ha forstått at de kunne se bort fra sabotasje, for etter tre dager ble Vegvesenets sjåfører sluppet fri, og vi hørte ikke mer fra tysk side. Dermed endte dette dramaet likevel godt, og vi kunne puste lettet ut. Men det sier seg selv at episoden ble et yndet samtaleemne i lang tid framover.

Vegmann, offiserer og krigsdeltager

Elias Haukeland var ved krigsutbruddet i 1940 ansatt som øverste leder for det merkantile personalet ved Buskerud Vegkontor, en jobb han hadde til sin død i 1963.

Haukeland gjennomgikk fjerde divisjon underoffiser-skole 1915-18 og ble kaptein i 1935.

Da krigen brøt ut, meldte han seg for sin avdeling som ble krigsoppsatt på Voss, hvor han ble beskikket som sjef for kp. 6/IR.9. Herfra ble det overført avdelinger til Østlandet, og således kom kaptein Haukeland med sitt kompani blant annet til Tonsåsplatået i Valdres. Tyskernes framrykking mot Tonsåsen og Bagn, førte den 25. april til et kraftig sammenstøt med kaptein Haukelands kompani ved Breidablikk, der den tyske avdelingen trakk det korteste strået. I følge den tyske avdelings krigsdagbok, opplyses det at den tyske styrken nærmest ble omringet. To innbitte tyske avlastningsangrep mislyktes etter langvarig kamp, og tyskerne led store tap. Den tyske sjef fant da å måtte overgi seg. Kaptein Haukeland oppgir de tyske tap

til 10 falne, fem såret, de 25 fanger, to mitraljøser, fire maskingevær, samt en del geværer, maskinpistoler, håndgranater og kikkerter. De norske styrker led ingen tap under denne striden.

Denne historien er vesentlig basert på major Niels Hertzbergs bok «Operasjonene i Ådalen og Valdres», utgitt ved Forsvarets krigshistoriske avdeling. Denne boka gir selvsagt også mer detaljerte opplysninger om kaptein Haukelands kompani, både før og etter 25. april og inntil det førte til overføringen til krigsfangenskap 1. mai 1940. Men man har her valgt å innskrenke seg til kampen den 25. april, som altså førte til en «real fight» som ble kronet med en fullstendig seier.

Haukeland var født den 1. februar 1897 på Haukeland i Haus. Etter å ha arbeidet vestpå, kom han til Buskerud Vegkontor 1. mai 1934. Jeg husker Haukeland som en rolig og sindig kar som vi hadde stor respekt for, og jeg synes at hans innsats under krigen i 1940, er verd å minnes nå, 50 år etter frigjøringen.