

Brobyggeren

Nr. 4 – desember 1995

25. årgang



Ny E 18 og Vestfoldbane

- godt samarbeid og norgesrekord i vegsnor
• Side 4-5

Åpne dører på Lierstranda

- imponerte russere traff norske vegkolleger • Side 8-9

Vegpukking på en parsell av Sigdalsvegen

• Siste side



Statens vegvesen
Buskerud



Redaktøren har ordet:

Fram og tilbake er nesten like langt...

Et at de mange områdene som er blitt berørt i omorganiseringsprosessen, er benevnelsen på vår etat og de ulike virksomhetene innen den. Både sentralt og ikke minst lokalt, har de mange variantene vi har fått presentert på relativt kort tid, skapt stor forvirring. Når den profilsvarlige har vanskeligheter med å "henge med i svingene" i navnefloraen, forstår vi godt at problemet ikke er noe mindre ute blant de ansatte i organisasjonen. Både det sentrale profiltrådet og rådgivende ledergruppe i Vegdirektoratet, har hatt navnebruken oppe til behandling flere ganger under prosessen. Det endelige forslaget, med mulighet for lokale tilpasninger, ble for kort tid siden sendt vegkontorene for lokal behandling. Saken har vært ute på høring rundt om i fylket, og i ledermøte den 20. november, ble det så endelig bestemt hvilke benevnelser vi skal bruke her i Buskerud. Enkelte har reagert på at fylkesnavnet ikke lenger skal brukes, da med unntak av Vegkontoret. Det blir for anonymt, blir det hevdet.

Til det er det å bemerke at i tillegg til navnet, vil det i hvert fall på brevarkene gå fram av adressen hvor en befinner seg på kartet.

Statens vegvesen Buskerud skal benyttes når vi omtaler hele vår organisasjon. Derfor vil det på de nye tjenestebevisene stå på denne måten. Alle er vi ansatt i Statens vegvesen Buskerud. Det samme vil selvsagt også gjelde når vi skal merke våre biler/maskiner og utstyr forøvrig. Enda mer forvirret? Vi håper ikke det, for med noen få unntak, er de ulike benevnelserne blitt slik de var før omorganiseringsprosessen ble satt i gang. Derfor er fram og tilbake fortsatt nesten like langt. En ting er imidlertid helt sikkert; navnebruken har vært gjenstand for grundige vurderinger i mange fora, og det er godt å konstatere at ikke alt det gamle var modent for å bli kastet over bord.

Redaksjonen vil til slutt få ønske samtlige ansatte, på samme gamle, gode måten, uansett hva de måtte hete, pensjonister og andre vi har hatt med å gjøre i året vi snart har lagt bak oss:

En riktig god jul og et godt nytt år til dere alle!

Her er de nye korrekte benevnelserne:

STATENS VEGVESEN
Buskerud vegkontor

STATENS VEGVESEN
Drammen veg- og trafikkstasjon

STATENS VEGVESEN
Kongsberg veg- og trafikkstasjon

STATENS VEGVESEN
Hallingdal trafikkstasjon

STATENS VEGVESEN
Hallingdal vegstasjon

STATENS VEGVESEN
Ringerike veg- og trafikkstasjon

STATENS VEGVESEN
Geilo vegstasjon

STATENS VEGVESEN
Solberg vegstasjon
(Her inngår verkstedet, laboratoriet og asfaltseksjonen)

STATENS VEGVESEN
Prosjektkontoret Langebru

STATENS VEGVESEN
Prosjektkontoret Langum

STATENS VEGVESEN
Prosjektkontoret Kobbervikdalen

STATENS VEGVESEN
Oslofjordforbindelsen



Utgitt av

Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør

Willy Bakken

Journalister

Kristin K. Gaarder
Helge Hasselgård

Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottersen
Albert Skarstad
Erik Lysenstøen

Lay-out, repro og trykk

Drammen Grafisk a.s

Forsidebilde

Vinterstemning ved
Svanevann, som ligger
ved fylkesvegen
mellom Bromma og
Haglebu, fanget inn av
Sæming Alvim.

Opplag

1.500 eksemplarer
Ettertrykk med
kildeangivelse anbefales

Julehilsen fra vegsjefen

Kjære medarbeidere!

Det går mot jul - tradisjonen tro tenner vi lys i desembermørket og lar oss fascinere av stjernehimmelen på kalde vinterkvelder.

Bak oss har vi et år med store forandringer og mye uro ute i verden. Også i Vegvesenet har vi hatt forandringer. Det nye Vegvesenet ble gjennomført 1. juli, med nye avdelinger, nye og færre distrikter, mange ansatte har skiftet oppgaver og posisjoner. Vi ser at den nye organisasjonen fungerer, og har gjort det fra første dag. Ikke knirkefritt - det gjenstår bygningsmessige utbygninger på de nye veg- og trafikkstasjonene, en del folk er ennå ikke på plass i nye jobber, vi har noen overgangsordninger - men med innsatsvilje og godt samarbeid på alle plan, går det løpende arbeidet greit.

Men Det nye Vegvesenet skal være mer enn bare en forandring av organisasjonsstrukturen. Innhold, motivasjon og resultater fra organisasjonen er det vi ansatte som sammen må stå for. Da må vi både ha tro på organisasjonen vår, på oss sjøl og på hverandre og på de muligheter som ligger i arbeidsoppgavene våre.

Til jul vil alle vegvesenansatte få en hilsen fra vegdirektøren, hvor han presenterer etatens hensikt og visjoner. Det gir oss grunnlag for virksomheten vår og retningen vi skal arbeide i. Fra Vegkontoret vil vi følge opp med ei lita bok: "I samfunnets tjeneste". Den skal være en grunnstein i arbeidet med å bevare og utvikle en sunn organisasjonskultur i Statens vegvesen Buskerud. Boka kommer ut like over nyttår, og blir fulgt opp med informasjon og opplæring. Dette skal hjelpe oss til både å ta med det beste i vår gamle etatskultur over i Det nye Vegvesenet, og å gi plass for holdninger og væremåter som er viktige i dagens samfunn. Vi er godt i gang med vårt nye vegvesen - utfordringen nå ved årsskiftet er at vi sammen klarer å fylle det med godt fellesskap og holdningsmessig innhold.

Jeg vil takke alle medarbeidere på arbeidsplassene over hele fylket for god innsats i året som har gått. Jeg ønsker dere og familiene deres god jul og vel møtt i det nye året. Det samme ønsker jeg også våre staute pensjonister.

Trygve Rognan





Ny E 18 og Vestfoldbane:

Godt samarbeid og norgesrekord i vegsnor

- En historisk begivenhet, konkluderte samferdselsminister Kjell Opseth, da han 17. oktober kuttet Norges lengste "vegsnor". Med det kunne han erklære E 18 og Vestfoldbanen mellom Kobbervikdalen og Bergsenga, for åpnet. - Dette markerer starten på en ny epoke for de to viktigste trafikårene mellom hovedstaden og Sørlandet.



TEKST: KRISTIN KINCK GAARDER

FOTO: WILLY BAKKEN



Samferdselsminister Kjell Opseth kutter den 60 meter lange snora, og kan erklære nye E 18 og Vestfoldbanen for åpnet.

Bilde under: Toget med gjestene ankommer Unelsrudlina bru, der 20 spente snorholderne fra NSB og Statens vegvesen står oppstilt med Norges lengste vegsnor.

Det nye veg- og jernbaneanlegget fra Kobbervikdalen til Bergsenga legger beslag på om lag 350 da dyrket mark.

Arbeidet startet opp vinteren 1993, med åpning som planlagt høsten 1995, d.v.s. en anleggstid på 2 1/2 år.

Anlegget har kostet om lag 500 mill kroner, hvorav jernbaneprosjektet 162 mill og motorvegen 338 mill kroner.

- E 18:**
- fire felts motorveg
 - 29 meter bred (inklusive en midtrabatt på 7 meter)
 - 5,4 km lang
 - sekundære veger samt gang- og sykkelveger med tilnærmet samme lengde
 - ny tilførselsveg fra Bergsenga til Gutu på 1 km
 - dimensjonert for en hastighet på 120 km/t (fartsgrensen er satt til 90 km/t)

- Jernbanen:**
- dobbeltsporet
 - 4,6 km lang
 - 11,5 m bred
 - beregnet for aksellast på 25 tonn
 - dimensjonert for hastigheter på 160 til 200 km/t

Der den nye motorvegen og jernbanen ligger side om side, står dette anlegget som et utstillingsvindu for moderne, norsk samferdsel. Men bilen og toget skal ikke konkurrere om brukerne; de skal snarere utfylle hverandre, sa Opseth videre i sin tale. Og så kunne trafikken endelig slippe til på den flotte, firefelts motorvegen og dobbeltsporede jernbanelinja fra Kobbervikdalen utenfor Drammen til Bergsenga i Sande.

Det nye og imponerende anlegget er fruktene av et felles prosjekt mellom NSB Bane Region Sør, Statens vegvesen Buskerud og Statens vegvesen Vestfold. Et meget vellykket og godt samarbeid, skal vi dømme ut ifra dagens talere og det ferdige resultatet. Behørlig og høytidelig feiret den 17. oktober.

Mange framfotte

Til fors for at værgudene ikke var på vår side og regnet plasket ned, møtte likevel over 400 mennesker fram til selve åpningsseremonien. Rundt 330 av disse var spesielt innbudte gjester, som på ulike vis har vært tilknyttet prosjektet. Foruten NSB-direktør Osmund Veland og de to vegsjefene



Trygve Rognan og Johan Lepperød fra henholdsvis Buskerud og Vestfold, var også samferdselsminister Kjell Opseth og vegdirektør Olav Sjøteland å finne både på gjeste- og talerlisten. Et uvanlig stort presseoppbud fikk fyrte av både kameraer og spørsmål. Og stort og smått av politikere og representanter fra det offentlige på riks-, fylkes- og lokalplan, hadde satt av tid til å overvære begivenheten.

Stor stemning

Gjestene ble fraktet med tog fra Drammen stasjon klokken 12.30. På vei til Unelsrudlina bru informerte NSBs utbyggingsjef Ole Kontorp om programmet for dagen og litt om prosjektet generelt. Et kvarters tid senere kløv de feststemte passasjer-

rene av toget, og tok plass foran scenen og 20 ranke snorholdere fra Vegvesenet og NSB.

Etter at fylkesmannen i Buskerud, Leif Haraldseth, hadde ønsket velkommen og vegsjef Lepperød hadde talt, kunne samferdselsministeren endelig skjære over den rekordlange snora på over 60 meter - for sikkerhets skyld utstyrt med kniver fra både Statens vegvesen Vestfold og Buskerud. Selve åpningsseremonien ble høytidelig avsluttet med "Ja vi elsker", akkompagnert av Jernbanens musikkorps.

Humørfylte viser og glade Drammensrallare fristet flere av de forfrosne tilskuerne til en aldri så liten svingom i det kalde været, deriblant vegsjef Trygve Rognan og fylkespolitiker Torill Melle.

Og så videre?

Etter at åpningsseremonien var over, gikk turen videre med busser ned til Bergsenga og bespisning i et kjempefelt. Også her var det rom for både

En kopi av Vegvesenets spesielle vegåpningskniv overrekkes samferdselsminister Kjell Opseth av vegdirektor Olav Søfteland.

Bildet under:

Vegsjef Trygve Rognan og fylkespolitiker Torill Melle svingte seg i regnet, til muntre toner fra Drammensrallarne.



sis transport av passasjerer så vel som gods, i første omgang på strekningen mellom Eik og Gutu.

Hensyn til miljøet

Den dårlige standarden på og overbelastningen av gamle E 18, har

medført lange køer, mange ulykker og betydelig støy- og luftforurensning. Bedre trafikkavvikling på nye E 18 samt redusert trafikk på den gamle traséen, fører til mindre forurensning. Ikke minst vil 600 meter med støyskjermer og 1500 meter støyvoller, minke støynivået for beboerne i området. Det er også bygd viltbruer og -gjerder for å sikre fri passasje for vilt over motorvegen og jernbanelinja.

taler, sang og musikk. Og - ikke minst - stadige hentydninger til det videre arbeidet med utbedring av E 18 sørover gjennom Sande og Vestfold.

Om det ender opp med to eller fire felts motorveg, får være opp til de høye damer og herrer å avgjøre. Men ønsket om å møte hverandre igjen til ny vegfest om ikke alt for mange år, var så avgjort til stede!

HITIL GJENNOMFØRT...

Ny E 18

E 18 er en av de viktigste og mest trafikkerte stamvegene i landet. På fylkesgrensen ved Skoger, passerte det i 1993 gjennomsnittlig 21.000 kjøretøyer i døgnet. I tillegg til å fungere som stamveg mellom store deler av Øst- og Vestlandet, fungerer den som hovedinnfartsåre til

... OG VIDERE PLANER

Norsk veg- og vegtafikkplan for 1994-97 legger opp til videre utbygging av E 18 til motorvegstandard. Strekningen fra Bergsenga til Helland i Vestfold, er beregnet å stå ferdig omkring år 2000.

NSB ønsker å bygge ut hele Vestfoldbanen med to spor. Parsellen Eik - Gutu er den første av i alt 12. Målet er å ha hele Vestfoldbanen ferdig utbygd og modernisert innen år 2005. ◆



I Brobyggeren presenterer vi de fire trafikkdistriktene og produksjonsområdene i Buskerud. Vi begynner i dette nummeret lengst nord med Hallingdal - eneste område i Buskerud der Veg og Trafikk ikke er samlet i samme bygg ennå.



Blide damer på Hallingdal trafikkstasjon: Helle Chr. Rotnheim Nordreli, Ingeborg Bergene, Anni E. Brenna, Sonja Sporstøl og Turid Gjestemoen.

Stasjonene i hvert sitt bygg i Hallingdal:

Hr. Veg og frk. Trafikk er bare gode venner - ennå

På Gol har Vegvesenet to stasjoner: En trafikkstasjon og en vegstasjon. De ligger bare et drøyt steinkast fra hverandre, men noe giftermål med felles bo har det ikke blitt ennå. - Det er en klar ulempe at vi sitter i hvert vårt bygg, sier distriktsleder Sonja Sporstøl. - Både formelle og uformelle kontakter hadde gått mye greiere om vi satt i samme hus, sier produksjonsleder Per Bjerkeli. Begge er de redde for at de ferdige planene for samlokalisering skal bli nedprioritert. - Vi er klare, her er det bare å sette igang, lyder det fra Gol.



TEKST: HELGE HASSELGÅRD

FOTO: WILLY BAKKEN

Enn så lenge sitter de altså hver for seg, i henholdsvis Hallingdal trafikkstasjon og Hallingdal vegstasjon. Område- og distriktsnavnet er rykende ferskt. - "Hallingdal" er et godt navn. Alle skjønner hvilket område det dreier seg om, mener Sporstøl. Bjerkeli er enig. Det var nok noe delte oppfatninger blant de ansatte om navnet burde være Gol eller Hallingdal, men avgjørelsen ble stort sett tatt positivt i mot. Eneste ulempen med navneskiftet er at det knapt to måneder gamle skiltet på Trafikkstasjonen må rettes på.

Kvinnelig distriktsleder

Sonja Sporstøl er første og eneste kvinnelige distriktsleder i Buskerud. - Jeg har blitt veldig positivt overrasket, forsikrer hun. - Jeg trodde dette skulle bli tøft. Det er jo et meget mannsdominert

miljø - ikke minst på vegsida, der jeg stilte svakt. Men jeg har fått skikkelig støtte. Mannfolka er veldig tålmodige, og setter meg inn i sakene etter hvert. Jeg bruker de positive sidene ved å være kvinne. Menn bruker en litt tøffere stil - det er bare ulike måter å være på, sier Sporstøl. Om hun er ny i Hallingdal, er hun ikke ny i Vegvesenet. Med 22 års fartstid i biltilsynet, er hun godt kjent med den siden av arbeidet. Likevel har hun en temmelig utradisjonell bakgrunn i Vegvesen-sammenheng. I motsetning til sine mange ingeniørkollegaer, er hun cand. mag. med fagene administrasjon, økonomi, personalledelse og pedagogikk.

Som innflytter til Gol, har den nye distriktslederen oppdaget hallingdølenes trauste gemytt. - Folk her har mer tid, de er rolige og avbalanserte. Jeg er litt mer turbo, smiler Sporstøl. - Jeg må lære meg å bruke mer tid. Det trengs i den prosessen



Produksjonsleder Per Bjerkeli (t.v.) med to av sine medarbeidere, Unn Dymbe og Tor Reiersgård.

vi nå går igjennom. Jeg er ny og ivrig etter å få ting i gang, men her kreves først og fremst tålmodighet. Det er mennesker i dette systemet - ting er ikke gjort over natta. Vi må se det positive i denne situasjonen: Når ingenting er sikkert, er alt mulig.

- Vi hadde kanskje litt for store forventninger til alt som skulle skje pr 1. juli. Det stod jo overalt at det skulle skje noe, men det har det ikke gjort i den grad som folk forventet. Men vi har da i hvertfall bygd om, smiler distriktslederen og viser oss rundt på stasjonen. Flere kontorer måtte inn - teoriprøverommet måtte ut i ei brakke. Litt færre skrankemeter har det også blitt, men betjeningen er godt fornøyd med resultatet.

God start på vegstasjonen

På vegstasjonen har overgangen til Det nye Vegvesenet gått rimelig smertefritt. Det har ikke skjedd så store forandringer. Noen mann og noen oppgaver har flyttet over til trafikkstasjonen, men ellers er mye ved det vante. Produksjonsleder Per Bjerkeli kjenner oppgavene sine og området sitt svært godt. Som tidligere vegmester på Geilo er ikke høyfjellsoverganger eller turistinvasjoner ukjente utfordringer. - Vi holder stort sett på med det samme som før. Men på anleggssida har vi fått noen nye utfordringer, sier Bjerkeli. Arbeidsmoralen har ingen kunnet klage på - den har holdt stand gjennom hele omorganiseringssperioden. - Det har helt sikkert hjulpet oss at vi fikk endel penger til vedlikehold av fylkesvegene i år, mener produksjonslederen. - Dermed kunne vi sette igang med jobber som har vært forsømt i årevis. Det var veldig positivt og føltes veldig bra. Sammen med noen nyansettelser har vi i det hele tatt fått en god start i Det nye Vegvesenet. Vi får bare håpe at trenden forsetter, smiler Bjerkeli optimistisk.

Område med store utfordringer

Hallingdal, lengst nord i fylket vårt, byr på mange utfordringer for Vegvesenets folk. Om vinteren er det særlig høyfjellsstrekningene som dominerer. - Tukler det seg til der, må du bare legge alt annet til side, sier Bjerkeli. - Det settes store og andre krav til de som skal brøyte i høyfjellet. På fjellovergangene brøyter vi bare i egen regi. Det kan være tøffe tak - det kan skje mye i løpet av en halvtime i fjellet! Her må man kunne

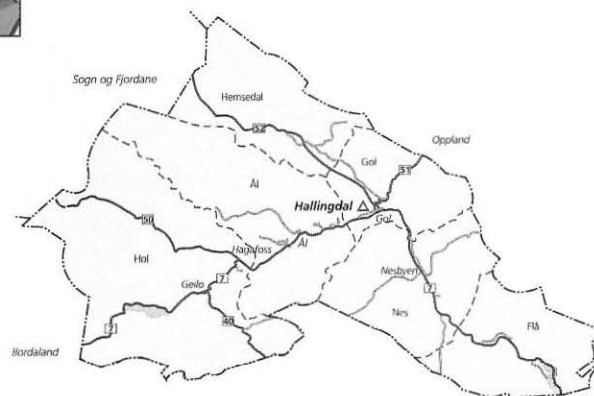
jobben sin, og være i stand til å ta raske og besluttsomme avgjørelser, forklarer Bjerkeli. Han peker også på den helt spesielle kontakten Vegvesenet har med publikum i dette området. Kolonnekjøring og turisttrafikk bringer ofte trafikantene i tale med våre folk langs vegene.

Også vegmeldingssentralen på Geilo gjør en stor jobb med å yte service til trafikantene. - De er flinke! sier Sonja Sporstøl med overbevisning. Som trafikkstasjonens forlengede arm, bringer de informasjon videre fra oppsynsmenn og brøytere til publikum.

Men det er store forskjeller innenfor Hallingdalsområdet. Høydeforskjellen fra Krødern på 133 meter over havet til Geiteryggstunnelen på 1169, sier noe om allsidighet og variasjon. Den fine naturen trekker store mengder turister til dalen - både sommer og vinter. Baksiden av medaljen er at vegen gjennom dalen - riksveg 7 - har blitt en vrien nøtt for trafikksikkerhetsfolkene. Det spesielle trafikkbildet fører til alt for mange alvorlige ulykker. - Mange trur at trafikkreglene ikke gjelder lenger når de har kjørt ut av byen, sier Bjerkeli oppgitt. Det gjelder ikke bare fart og hodeløs kjøring på riksveg 7. Også hyttefolkets høyst spesielle parkeringsvaner skaper hodebry for Vegvesenet.

Ingen forlovelse - ennå

Vår nye organisasjon skal få prøve seg på sin første vintersesong i Hallingdal. Alt tyder på at det skal gå bra. Det er de samme utfordringene naturen byr oss på i år som i fjor og årene før. Vegvesenets folk i Hallingdal har vist før at de er høyt kvalifiserte spesialister på vegvedlikehold og trafikantservice i høyfjellet vinterstid. Hvis nå bare hr. Veg og frk. Trafikk kunne få flytte sammen snart, ville et viktig irritasjonsmoment være borte. Et forsøk på ringforlovelse gikk i vasken: Stasjonene hadde bestemt seg for å få felles sentralbord. Men der kom visst vinteren uforberedt på hallingdølene - telefonkablene lå fastfrosset i bakken. ♦



Fakta om Hallingdal:

Areal: 292 km²
Innbyggere: ca 21.000
Kjøretøyer: ca 21.000

Vegnett:
Riksveger 332 km
Fylkesveger 221 km
Gang- og sykkelveger 18 km

Distriktsleder:
Sonja Sporstøl

Produksjonsleder:
Per Bjerkeli

Antall ansatte i
produksjonsområdet: 29

Antall ansatte i
trafikkdistriktet: 13
- i tillegg 3 på vegmeldingssentralen på Geilo i vintersesongen

Bygninger:
Hallingdal trafikkstasjon
Hallingdal vegstasjon
Geilo vegstasjon
Gulsvik vegstasjon



Åpne dører på Lierstranda:

Imponerte russere traff norske vegkolleger

Vintervedlikehold i Russland og vintervedlikehold i Norge - mange likheter, men også store forskjeller. Fredag 20. oktober åpnet Drammen veg- og trafikkstasjon dørene for 27 russiske vegfolk som viste stor interesse for norske forhold og utstyr. Og kollegene fra øst var tydelig imponerte over det de fikk se og høre.



TEKST OG FOTO:

KRISTIN KINCK GAARDER

Det var Vegdirektoratet som sto som vertskap for de snaut 30 russiske gjestene som besøkte Norge for å ta norske systemer og utstyr for vintervedlikehold i nærmere øyesyn. Opplegget var et ledd i et etterutdanningskurs for russisk vegpersonell, arrangert av International Institute for Staff's Refreshing &

Information, Vegfakultetet, i St. Petersburg. Med stramt program, etter å ha besøkt Vegdirektoratet i Oslo, Øveraasen ved Gjøvik og Lillehammer, gikk turen til veg- og trafikkstasjonen i Drammen.

Russland og Norge - likt og ulikt

Selv om klima og værforhold minner en god del om norsk innland, er det stor forskjell på vintervedlikehold i Russland og hos oss. - Teknologisk har de på sett og vis kommet like langt der som her hjemme, forteller produksjonssjef Tore Braaten. - De har tenkt det samme som oss. Det er økonomien det skorter på når det gjelder å videreutvikle og investere i moderne utstyr. Utstyr som vi i Norge betrakter som utdatert og gammelt, er for våre kolleger i Russland nærmest for nytt å regne. Dette medfører blant annet at gjennomsnittsstandarden på vegene i Russland er adskillig dårligere enn her til lands. For der som her, har de et variert vegnett med store utfordringer.

Brobyggeren fikk inntrykk av at arbeidsforholdene til russiske vegarbeidere er annerledes på andre områder også. Ikke minst lønsmessig; de tjener langt mindre enn sine kolleger i vest. Våre kolleger fra øst kommenterte dessuten graden av desentralisering og arbeidsdelegering i Statens vegvesen. For Vegvesenet i Russland er nok betraktelig mer hierarkisk organisert enn her hjemme.

Interesserte og imponerte

Besøket fra det russiske Vegvesenet besto hovedsakelig av folk på mellomledernivå - "håndplukkede" sådanne - fra hele det vestlige Russland. Det er nemlig ikke alle som får en slik sjanse til å reise, lære og hente nye impulser, fra vårt naboland i øst. Så det var en interessert gjeng som fulgte med fra første stund, da trafikk-sjef Gerhard Hjelbak innledet med en presentasjon av Statens vegvesen Buskerud og vegforhold i fylket vårt. Produksjonssjefen, Tore Braaten, fortsatte med vintervedlikehold mer generelt, mens Wilhelm Foslien fra Trafikkavdelingen kort fortalte om vintervedlikeholdet på høyfjellsovergangene. Til slutt orienterte distriktsleder Odd

De russiske vegkollegene gjorde flittig bruk av videokameraene, da de ble vist omkring på Drammen veg- og trafikkstasjon.



Wilhelm Foslien fra Trafikkavdelingen, "demonstrerer" glassperler til bruk i maling for vegmerking.





En russisk vegarbeider prøvesitter en av våre gule biler.

Grette om Drammen veg- og trafikkstasjon, før turen gikk videre til omvisning på stasjonen og demonstrasjoner av datautstyr, så vel som maskinpark og vernetøy for vinterbruk.

Og de russiske gjestene var tydelig imponerte over hva de fikk se. Ved hjelp av engelsktalende tolk - for øvrig tidligere balettdanserinne, tegnspråk og en god porsjon velvilje fra begge parter, la de stor interesse for dagen. Videokameraene surret og gikk, spørsmål og svar ble avfyrt og

oversatt - du verden så flott utstyr vi hadde her i Buskerud og Norge!

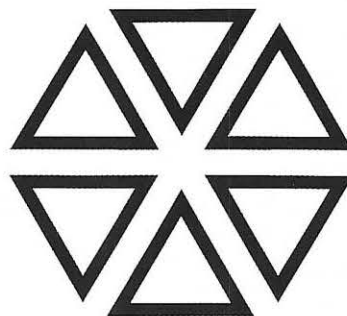
Så - selv om situasjonen og arbeidsforholdene til våre russiske kolleger vanskelig kan endres i en håndvending, får vi håpe at gjestene kunne dra hjem med nye impulser og inspirasjon - kanskje også kunnskaper - etter besøket i Norge og Buskerud. Men først etter en velfortjent avslutning på Spiraltoppen og deretter som turister i helge-Oslo. ♦

Kvalitet alle veger

Dette symbolet med mottoet "Kvalitet alle veger", har du kanskje sett før. Men vet du egentlig hva det står for?



TEKST: KRISTIN KINCK GAARDER



Det var det sentrale Kvalitetssikringsprosjektet i Statens vegvesen som introduserte symbolet i mars -94. Konsulent ved Kvalitets-, Trafikksikkerhets- og Miljøstaben i Vegdirektoratet Jan Faye Braadland, kan opplyse at dette skjedde i forbindelse med utgivelsen av en ny, overordnet håndbok i kvalitetssikring. Siden er kvalitetslogoen blitt benyttet på andre kvalitetshåndbøker og informasjons- og opplæringstiltak.

Han forteller videre at de seks trekantene symboliserer de seks arbeidsområdene i Statens vegvesen; Overordnet planlegging, Prosjektering og byggeledelse, Produksjon, Drift og vedlikehold, Trafikk og kjøretøy, Administrasjon og service. - Disse trekantene danner en slags stjerne som peker både innover og utover og skal minne om

nettopp kvalitet alle veger og på alle måter. Dette gjelder så vel innen etaten og mellom de ulike arbeidsområdene, som utad mot våre brukere og samarbeidspartnere, sier Braadland.

- Symbolet har også form som et hjul, fortsetter han. - Vårt arbeid må alltid planlegges før det utføres, for så å kontrolleres og eventuelt korrigeres, før vi igjen begynner å planlegge videre. Altså en kontinuerlig "runddans" mellom de ulike stadiene i prosessen. Han henviser til det såkalte PUKK-hjulet, der PUKK står for å planlegge, utføre, kontrollere og korrigere. - Trekantene leder dessuten tankene henimot vikepliktsskilt, sier Braadland. - Vi må alle "kjøre" forsiktig og være både ansvar og plikter bevisst, for å sikre at våre produkter, tjenester og prosesser holder en skikkelig, riktig kvalitet. ♦



NVVP = NORSK VEG- OG VEGTRAFIKKPLAN

For svært mange av oss ansatte i Vegvesenet, er dette et begrep vi har vært borte i, i større eller mindre grad. Egentlig burde samtlige kjenne godt til dette dokumentet, da det kanskje er det viktigste styringsredskapet vi har i etaten. NVVP er i stor grad bestemmende for det vi skal gjøre på riksvegnettet i fylket i løpet av en fireårs periode. Den beskriver også hvordan vi skal løse de ulike oppgavene. Vi er nå inne i NVVP for perioden 1993 - 97, og det betyr at revisjonsarbeidet for neste planperiode er i full gang.



TEKST OG FOTO: WILLY BAKKEN



Det blir betydelige mengder med dokumenter Gro R. Solberg skal holde styr på under revisjonen av NVVP.

Tre faser

NVVP-arbeidet kan deles opp i tre hovedfaser:

- 1: Utredningsfase som har til oppgave å framskaffe grunnlag for fastsetting av mål og rammer innen våre arbeidsområder.
- 2: Vedtaksfase, det vil si en politisk behandling av vårt forslag, som fører fram til vedtak om hvilke mål og rammer som skal legges til grunn for veggen og vegtrafikken.
- 3: Gjennomføringsfasen er realiseringen av det som er blitt vedtatt av Stortinget, under nærmere fastlagte rammer og krav.

Fra fire til ti år

Stortinget har bestemt at planperioden skal forlenges fra fire til ti år. Det betyr at den neste går fra 1998 til 2007. Det er videre slått fast at det skal

legges større vekt på styring av vegpolitikken gjennom valg av strategier. Stamvegutbyggingen skal sees i rutevis sammenheng, på tvers av fylkesgrensene. Denne delen av utredningsarbeidet er det Vegdirektoratet som har ansvaret for. Dette betyr altså at Stortinget ikke lenger skal diskutere enkeltprosjekter, men i stedet legge vekt på valg av strategier for å oppnå bestemte mål.

Ulike strategier

For den kommende tiårsperioden skal vi utarbeide fire ulike hovedstrategier:

- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Framkommelighet
- Distrikt

Disse strategiene skal utarbeides av Vegkontoret. I tillegg skal vegsjefen utarbeide sin anbefalte strategi. Denne bygger på de fire strategiene, samt en analyse av viktige utfordringer innen fylket.

Hvor langt er vi kommet i arbeidet ?

Revisjon av planen startet tidlig i sommer og skal være avsluttet 1. mars neste år. Arbeidet er organisert som et prosjekt som ledes av Gro Ryghseter Solberg. Hun kan fortelle at mange av de ansatte har vært, og kommer til å bli, involvert i dette omfattende og viktige arbeidet. I tillegg til stor innsats innen egne rekker, er det lagt vekt på å trekke statlige og fylkeskommunale organer og kommunene med i prosessen. Også interesseorganisasjoner er involvert og blir bedt om å komme med innspill. Egne ansatte er blitt informert gjennom Fellesmøtene. - Disse som her er nevnt, vil også fungere som høringsinstans når vegsjefens forslag foreligger, forteller Gro Ryghseter Solberg.

Når det gjelder arbeidet med utredningsfasen, foregår den i tre etapper. Den første består av tilstandsreigstrering og analyser, den andre av utredning av de fire strategiene og den siste utarbeiding av vegsjefens forslag til strategi. - Vi er nå godt inne i den andre fasen, sier Solberg, som videre opplyser at arbeidet med strategiene skal være avsluttet til jul. Sluttstrek for hele prosessen settes 1. mars neste år. Hun vil også legge til at dersom noen har spørsmål til det pågående arbeidet, eller ønsker å se nærmere på enkelte dokumenter, må de gjerne ta kontakt med henne. ♦



Stor buskerudinnsats i årets Hallingkast

Heller ikke i år skulle det lykkes våre lokale deltagere å nå helt til topps under årets Hallingkast. Det var imidlertid ingen ting å si på innsatsen, men det store samspillet og de elegante trekkene, så vi mindre til. Kanskje litt lengre samtrenning bør være oppskriften foran neste års batalje?



TEKST: WILLY BAKKEN

FOTO: HELGE HASSELGÅRD

Årets turnering, den 24. i rekken, samlet litt over 400 deltagere. Samtlige fylker var representert, med unntak av to. Det stilte 17 lag på startstreken både i dame- og herreklassen, og 50 kamper måtte avvikles før de endelige vinnerne kunne utropes. I herreklassen vant Nordland for første gang i historien, mens Vest-Agders damelag gjentok bedriften fra i fjor, og stakk av gårde med seieren. Begge Buskeruds lag fikk diplom for hederlig innsats nok en gang. Vi må helt tilbake til glansperioden på 70-tallet for å finne Buskeruds herrelag som vinner, nærmere bestemt 1977. Det begynner å bli lovlig lenge siden, mine herrer!

Som vanlig ble turneringen avsluttet med den tradisjonelle banketten, der blant annet premieutdelingen fant sted. Også her ble tradisjonene holdt vedlike, med stor stemning og heder og berømmelse til samtlige deltagende.

For som vi ynder å si: "I Hallingkastet har vi ingen tapere - her er alle vinnere til slutt".

Neste år arrangeres det 25. Hallingkast i rekken. Tør vi vedde på at det blir rekordstor deltakelse under jubileumsturneringen? Som arrangører både frykter og gleder vi oss til det.

Viktig grunnlag for Det nye Vegvesenet

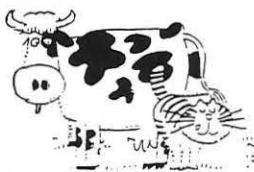
Produktsjef Tore Braaten hilste Hallingkasterne på vegne av ledelsen ved Vegkontoret. Han sa blant annet at Hallingkastet utgjør et viktig

grunnlag for Det nye Vegvesenet. De første alvorlige øvelser i tverrfaglig samarbeid over fylkesgrensene ble innledet på Gol for 23 år siden. - Det ryktes at dette ikke bare har ført til tett samarbeid mellom fylkene, i enkelte tilfeller også til såvel forlovelse som ekteskap. Jeg vil konstatere at uten Hallingkastet hadde ikke Det nye Vegvesenet vært mulig, og det lønner seg å være Hallingkaster, sa Tore Braaten.



Produksjonssjef Tore Braaten hilser Hallingkasterne.

En liten historie



Når du er lei deg...

Det var en gang en spurv som ikke var lik alle andre spurver, og som en vinter bestemte seg for ikke å fly sørover. Men snart ble været så kaldt at han motvillig måtte begynne å fly mot syd. Etter en stund begynte det å fryse is på de små vingene, og spurven falt til slutt i bakken halvt ihjelfrosset. En ku kom forbi og gjorde sitt fornødne på den lille spurven. Spurven tenkte redselsslagen at dette var nok slutten...

Men kuruka varmet og tinte omsider vingene hans. Varm og glad begynte spurven å synge. Akkurat da kom en katt forbi, som hørte kvit-

ringen og begynte å undersøke hvor lyden kom fra. Katten skrapte vekk møkka, fant den lykkelige spurven - og spiste den umiddelbart.

Historiens moral:

1. Den som driter deg ut, er ikke nødvendigvis din fiende.
2. Den som drar deg ut av dritten, er ikke nødvendigvis din venn.
3. Og - hvis du er varm og tilfreds i dritten - så hold kjeft!

Nå ble du vel glad? ◆



Torbjørn Slettemoen fra Hol, var med sine 91 1/2 år den eldste deltageren på årets pensjonisttur.



Vegvesenets pensjonister fra øvre delen av Buskerud besøkte blant annet Hydro Aluminiums anlegg i Øvre Årdal, på pensjonistturen i høst.

Pensjonisttur for øvre delen av Buskerud

Det er onsdag 13. september i det året Det nye Vegvesenet vokste fram. Vegvesenets pensjonister i øvre delen av Buskerud skulle samles til den tradisjonelle pensjonistturen. Numedølene var reiseklare kl. 06.30, mens hallingene ennå kunne kose seg med kaffekoppen og morgenavisa en times tid. Vi skulle samles på Pers Kafé i Gol til en enkel frokost kl. 09.00.



TEKST: OSKAR GJESTEMOEN

FOTO: HANS-JAN HÅKONSEN

Det var 58 morgenfriske pensjonister med ledsagere som samlet seg ved frokostbordet. Eldste deltaker var Torbjørn Slettemoen fra Hol, som er 91 1/2 år gammel. Praten gikk lystig, og dagens omorganisering ble diskutert, men hva hadde ikke de opplevd av omorganisering i 1960-åra.

Fordelt i to busser, startet turen fra Gol ca. kl. 10.00. På Golingsfjellet passerte vi forbi fylkesgrensesteinen mellom Buskerud og Oppland. Denne flotte delesteinen var ferdig oppsatt og høytidelig avduket 1. juli 1931 i nærvær av fylkesmenn, overingeniørene Hartmann og Lyng med flere.

I fint høstvær og vakker fargeprakt passerte vi forbi Leira, Fagernes og gjennom den vakre Vestre Slidrebygda, for så å ta en liten pause ved Tyinkrysset. I Øvre Årdal fikk vi en interessant

orientering om kraftutbyggingen og aluminiumsindustrien, og her fikk vi også servert lunsj.

Vi kjørte så den nye vegen fra Nedre Årdal til Fodnes. Her fikk vi en grei orientering om Mannhellerprosjektet og Fodnestunnelen. Turen gikk så over Hemsedalsfjellet til Gol, hvor det ble servert middag på Solstad Hotell. Middagen smakte godt, og det var vel ikke til å unngå at enkelte etter en lang og opplevelsesrik dag, lot tankene gå til godstolen eller senga for å få seg en middagslur.

Etter takk for maten, takk for turen og ønsker om god tur heim, vendte vi nasen heimover. Vel heime i godstolen, kom tankene tilbake til: "Er det behov for å starte en Vegvesenets pensjonistforening?" Kanskje en i nedre og en i øvre delen av Buskerud. Kom med synspunkter. ♦



Åpent brev til vegsjefen

Fra Nedre Buskerud Vegklubb ved klubbformann Bent Sørensen.

Vi i Nedre Buskerud Vegklubb så fram til Det nye Vegvesenet med blandede følelser, men etter hvert som Det nye Vegvesenet tok form, valgte vi å se positivt på nyskapningen. Vi trodde på fire produksjonsområder pluss spesialproduksjon, en liten ledelse og god utnyttelse av mannskap og maskiner.

I starten var vi klar over at det kunne ta litt tid for alt kom i gjenge, men at vi etter fem måneder i område 1, fortsatt venter på at oppsynet skal komme på plass, er skuffende. Før var det en vegmester og tre oppsynsmenn, mens vi i dag har en produksjonsleder som også driver anlegg rundt om i fylket, og en oppsynsmann som har vært mye sykmeldt siden i sommer. Uten ledelse og arbeidsplaner er det ikke lett å motive-res til full innsats hele tiden. Underlig er det også å se alle småanlegga i område 1, som nå blir utført av anleggsavdelingen, gangvegstumper, busslommer, forsterkninger og dreneringer. Her er det oppsynsmenn og en og annen anleggsarbeider med pickup. Ellers er det lite gul redskap å se i arbeid, akkurat som før.

Nei, Rognan, det er ikke dette vi forventet oss, hvorfor kan du ikke gå inn og bruke styringsretten din til å dirigere arbeidsledig anleggsoppsyn og anleggsarbeidere inn i området vårt. Her kan de få lære seg vegvedlikehold og være med å utnytte maskinene og bilene våre til småanlegga sine, slik vi var forespeilet før Det nye Vegvesenet startet.

Dette må da være en bedre ordning, enn at trafikk skal drive produksjonen i område 1, selv om trafikk har vært flinke til å få til seg ledeme i det gamle vedlikeholdet, og dermed også har sikret seg kompetansen.

Det ryktes at Vegkontoret er blitt for lite til alle de etterhvert nytilsatte i ledelsen/myndighetsdelen, og det bekymrer oss at administrasjonen blir større og dyrere i Det nye Vegvesenet. Vi trodde at meningen med omorganiseringa var å få til et mer effektivt Vegvesen, mer/betere veg for penga, og ikke bare høyere lederlønninger.

Siden vi bare er i startfasen enda, har du sjansen til å gripe inn, hjelp oss å få igjen troa på Det nye Vegvesenet. Gi oss redskap og arbeidsoppdrag så er vi klare til å trå til.

Svar på åpent brev fra Nedre Buskerud Vegklubb

Brevet begynner og slutter med uttrykk for positiv tro på Det nye Vegvesenet. Det er fint, vi må ha tro på oss sjøl, på hverandre og at vi sammen kan gjennomføre oppgavene våre på en god måte. Hold fast på den troen og la oss være enige om at det er god grunn til det.

Men vi ser vel ikke likt på alle forhold og kan ha ulike meninger om hvordan organisasjonsendringene har utviklet seg siden 1. juli.

Det har hele tiden vært klart at siste halvdel av 1995 måtte bli en overgangstid for etaten, ikke minst på produksjonssiden. Igangværende oppgaver som eksempelvis E 18 anlegget og MPG-prosjektet i Hokksund - for å ta to ytterpunkter i Drammensområdet - måtte naturlig fullføres med de produksjonsressurser og det ledelsesapparat som var igang på disse stedene. Det medførte at produksjonslederen for Drammensområdet måtte fullføre MPG-prosjektet, men samtidig ble fagarbeiderne på dette prosjektet overført til produksjonsområde Drammen. Produksjonslederens øvrige oppgaver på investerings-siden ligger alle i Drammen produksjonsområde, - og følgelig på ingen måte - "rundt om i fylket".

Det er ellers riktig nok at vi mangler en del folk på ledelsessiden i produksjonsområdene. To lengre sykemeldinger, en svangerskapspermisjon og en vegmester som skiftet jobb til et annet fylke, i tillegg til at to vegmestere og fire ledere i maskin/verksteddriften har gått/går av med pensjon, har ikke gjort dette lettere.

Situasjonen er nå at i produksjonsområdene

Kongsberg og Hallingdal, samt for Spesialproduksjon, er bemanningen på plass. For Drammen og Ringerike er ansettelse av nye folk i gang, og disse vil kunne være på plass innen påske.

Det kan i brevet fra Vegklubben høres besnærende ut "å dirigere arbeidsledige anleggsoppsyn og anleggsarbeidere inn i området" - realiteten er nok at alle deler av organisasjonen har arbeidet under høytrykk såvel sommer som høst. På fylkesbasis er det forøvrig rekruttert 18 nye medarbeidere til utedriften.

Så var det dette med Vegkontoret da. Det er riktig at vi må utvide en del for å få plass til noen flere folk. Dette har lite med Det nye Vegvesenet å gjøre, det er nødvendig fordi vi har en kraftig økning av innsatsen med å planlegge og gjennomføre de store prosjektene som nå ligger i startgropa. Drammenspakken og Oslofjordprosjektet som de to største, utgjør alene et byggevolum på 3,5 milliarder kroner, og vil i mange år framover øke den årlige omsetningen på investerings-siden til det 2-3 dobbelte av det normale. Det krever naturligvis sitt også på personellsiden.

Jeg synes vi har kommet godt i gang med Det nye Vegvesenet, god vilje og innsats i alle ledd har bidratt mye til det. Etter hvert kommer også de manglende bitene i den nye organisasjonen på plass. Min oppfordring til Vegklubben blir derfor; behold troen på Det nye Vegvesenet, - vi har rikelig med oppgaver å gyve løs på.

Trygve Rognan



Oslofjordforbindelsen:

Verdens lengste undersjøiske vegtunnel

Så er det igang for alvor, forberedelsene omkring fast forbindelse mellom øst- og vestsiden av Oslofjorden. Oslofjordforbindelsen - ikke bare verdens lengste undersjøiske vegtunnel, men også adskillige km ny veg på hver side av fjorden. Og fire ihverdige sjeler fra Statens vegvesen Buskerud, som arbeider med prosjektet på heltid. Vel innstallert og nyinnflyttet i Dynos tidligere lokaler på Verpen utenfor Sætre i Hurum.



TEKST: KRISTIN KINCK GAARDER

FOTO: WILLY BAKKEN



Brobyggeren på besøk hos prosjektleder Erik Øvstedal (t.v) og overingeniør Arne Gunnar Sem på Verpen utenfor Sætre i Hurum. De hadde mange interessante opplysninger å komme med i forbindelse med arbeidet omkring Oslofjordforbindelsen.

Nå har riktig nok både planlegging og utredning av den faste forbindelsen over fjorden mellom Hurum og Frogn, allerede foregått en god stund. Faktisk mer eller mindre helt siden 1963, da de første forslagene ble lagt fram. Hovedplanen for Oslofjordforbindelsen ble godkjent av Vegdirektoratet i mai -92, da med bro over fjorden. Dette ble imidlertid påklaget, og i januar -94 ble det fattet et nytt vedtak i Samferdselsdepartementet. Denne gang med tunnel under fjorden som løsning.

De siste formelle rundene er igang. Selv om det den siste tiden har dukket opp nye problemer for prosjektet, er det mye som tyder på at verdens lengste undersjøiske vegtunnel kommer til å gå under Oslofjorden. Og dersom man klarer å bli enige i løpet av vinteren, gjenstår for så vidt bare det endelige vedtaket på Stortinget i slutten av mai, før første salve går av.

- Fordel å være der det skjer

Det er Statens vegvesen Buskerud som er ansvarlig for utførelsen av prosjektet. Derfor har også et mannskap på fem nylig forflyttet seg fra Vegkontoret i Drammen til Dynos tidligere kontorer på Verpen; prosjektleder Eirik Øvstedal, Arne Gunnar Sem, Lars Tangerås og Atle Eimhjellen

som alle tre er overingeniører. I tillegg er Olav Harket tilknyttet prosjektet og tar hånd om kontakten med Vegkontoret. Og Gerd Tove Nielsen fordeler sekretærjobben mellom Vegkontoret og kontoret på Verpen, fram til det blir ansatt en ny sekretær. Fascilitetene deles dessuten med to innleide konsulenter, Fridtjof Andreassen og Sigurd Wiljugrein, eksperter på tunneler, anbudsdokumenter og byggeplanlegging.

Selv om det definitivt er mindre folksomt i korridorene på Sætre enn i Drammen, trives de godt i de nye lokalene. Riktig så trivelige kontorer, synes Brobyggerens utsendte. - Det ble litt trangt på Vegkontoret etterhvert. Her har vi imidlertid rikelig med plass til flere folk når vi får behov for det. Vi måtte uansett likevel ha flyttet ut på vårparten, sier Arne Gunnar Sem. Grunnen til flyttingen, er også å komme nærmere anleggsområdet. Han kan fortelle at tunnelåpningen vil ligge bare få hundre meter fra kontorene. - Det er klart at det er en stor fordel å holde til der det skjer, vi er jo blant annet stadig er ute på befaringer.

Kjempemessig prosjekt

For dem som er aldri så lite nysgjerrige på hva dette gedigne prosjektet egentlig innebærer - deriblant Brobyggerens utsendte, kunne Eirik

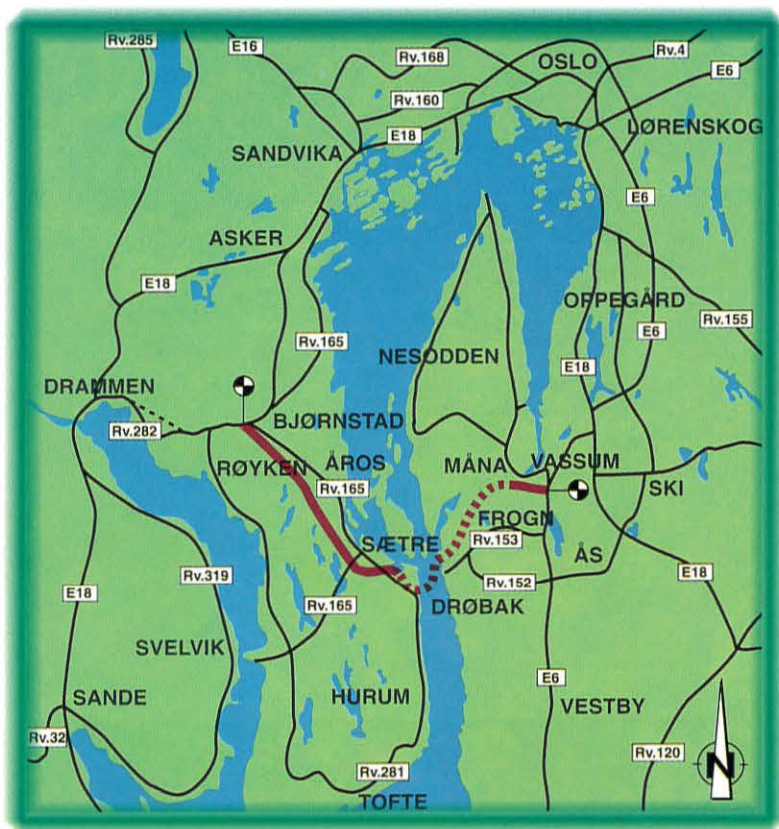


Øvstedal og Arne Gunnar Sem komme med utfyllende informasjon. - Hovedformålet med hele prosjektet, er å få en fast forbindelse over Oslofjorden. Oslofjordforbindelsen vil koble E18 i Buskerud sammen med E6 i Akershus, nærmere bestemt ved å tilknyttes Rv 282 ved Bjørnstad i Røyken og E6 ved Vassum i Frogn.

Anlegget er delt inn i fem parseller. Den første, fra Bjørnstad til Krokodden, er den eneste som sannsynligvis skal utføres av egne folk. Det resterende arbeidet blir entrepriser. Dette gjelder

Prislappen vil komme til å lyde på omlag 1045 mill kroner. Omkring 434 mill av disse, går til bygging av den undersjøiske tunnelen.

Sannsynligvis blir størsteparten av prosjektet finansiert med bompenger, nærmere bestemt 700 mill kroner, og det resterende beløpet med statlige midler. Bompengeperioden vil da strekke seg over 15 år, og det vil koste omkring 50 kroner pr. tur for en vanlig personbil. Men dette er pr. skrivende stund, ikke endelig avgjort.



andre parsell som strekker seg fra Krokodden til Kongens dal, tredje fra Kongens dal til Verpen, fjerde parsell - Oslofjordtunnelen - fra Verpen til Måna i Frogn og den siste parsellen fra Måna til Vassum. Hele anlegget kommer til å bli 26,7 km langt, hvorav selve tunnelen omlag 7,4 km. På Buskerudsiden vil de nye vegene utgjøre ca. 13,4 km, mens det i Akershus vil bli anlagt omkring 6,1 km ny veg. I tillegg er det planlagt å bygge fem større bruer, to korte tunneler i Hurum og to i Frogn.

Øvstedal og Sem forteller videre at utbyggingen av Oslofjordtunnelen er planlagt å skulle skje i to trinn. I første omgang dreier det seg om en trefelts tunnel, med beregnet byggetid på tre år. - Det er imidlertid arbeidet med selve tunnelen som er tidbestemmende. Men dersom alt går som det skal og arbeidet kommer igang i løpet av høsten -96, burde det altså være duket for åpning høsten -99. Og byggestarten på de øvrige parsellene blir tilpasset den beregnede byggetiden for tunnelen, slik at hele anlegget skal stå ferdig samtidig, forklarer Øvstedal. Andre byggetrinn omfatter en tofelts tunnel parallelt med den første. Trafikkprognosene viser at behovet for to løp ikke vil oppstå før om en 14 års tid. Derfor er byggingen av dette andre løpet beregnet å skje i perioden 2010-2013.

Bra for miljø og trafiksikkerhet

Om vi skulle synes at det koster mange penger å kjøre gjennom den nye tunnelen, får vi tenke på hvor mye vi kan spare inn på reisetiden. Noe som også betyr reduksjon i utslipp av avgasser, og dermed mindre luftforurensning. Dette vil antagelig ha størst direkte betydning for miljøet i Oslo-området. Oslofjordforbindelsen kommer nemlig til å avlaste denne regionen for en betydelig del av gjennomgangstrafikken. Det samme er tilfelle for Drøbak, Åros og Sætre, siden de nye vegene blir liggende utenfor boligområder og tettsteder.

Også trafiksikkerheten vil bli bedret i og med at trafikken blir overført fra et nedslitt, lite effektivt vegnett til nye og mindre trafikkbelastede veier. Raskere og billigere transport mot Sverige og kontinentet, vil dessuten åpne nye muligheter for næringslivet og utbygging av nye områder sør for Oslo.

- Oslofjordforbindelsen er i det hele tatt et stort prosjekt med mange og viktige konsekvenser som både involverer og berører et stort antall mennesker. Spennende arbeid!, mener Eirik Øvstedal og Arne Gunnar Sem. Så er det bare for oss andre å vente og se - og forhåpentligvis kunne glede oss til og over det ferdige resultatet om fire år. ♦



Steinpukking
av vegbanen.

VEGPUKING PÅ EN PARSELL AV SIGDALSVEGEN

AV OSKAR GJESTEMOEN

Rundt 1910 ble mange av hovedvegparcellene ombygget i Buskerud. Parsellene ble som oftest bygget som chaussé («sjåse»). Kjørebredden var på fire meter og med kraftig vegdekke. Kultlaget ble utlagt i en tykkelse på 30 - 40 cm. Så gikk man løs på kultdekket med storslegga (5-7 kg) og deretter kultslegge (2-2,5 kg).

Så var det finpukkingen sin tur. For å slippe å sitte direkte på steindekket, ble det ofte brukt en jutesekk med mose eller halm i til å sitte på. Med pukkesteinhammeren i høyre handa og støttepinnen i venstre, satt man dag etter dag og pukket, for å få et jevnt og tett vegdekke. Det var nok mange som satt på pukkesteinhaugen eller på vegdekket som nynnet og sang følgende:

*“Her må jeg sitte på pukkesteinhaugen
og tælje gråstein så godt jeg kan
Om kulda biter som sjølve dauen
og tælan gror i meg arme mann
Det svir i beina, det svir i baken
og gikta liker seg glugg i hjel
Men om jeg satt her splitter naken
så var det ikke synd på meg likavæl
Jeg tørte gå mer til fattigfuten
jeg har jo arbe, je pukker stein
Det blir til klaring på kaffegruten
og kraftig kjøttsuppe kokt på bein
Jeg lever rullan på smørbrødbleien
av middagsmat blir det niks og null
For øl og skinke og slike greier
er kun for den som har magan full”*

Er det noen
av leserne
som kjenner
igjen denne
vegparcellen?
I tilfelle, gi
meg et tips.