

Brobyggeren

Nr. 3 - oktober 1998

28. årgang

Periodisk kontroll
Side 4-5

Fryser under fjorden
Side 6

Vil ha nasjonal turistveg
Side 7-8

Miljøgateåpning i Flå
Side 14



Statens vegvesen
Buskerud

Trafikkavdelingen står foran mange utfordringer i årene som kommer. Det er derfor viktig at hele avdelingen vår er best mulig forberedt til å takle både nåværende og fremtidige oppgaver.

Trafikkavdelingen i utvikling

Trafikkavdelingen har derfor startet et eget organisasjonsutviklingsprosjekt som vi vil arbeide med de nærmeste årene. Retningen for arbeidet styres av etatens hensikt og visjon, mens det konkrete arbeidet vil være knyttet til avdelingens arbeidsoppgaver.

Vi må i fremtiden være forberedt på at våre rammebetingelser kan endres, noe som direkte kan påvirke arbeidsoppgavene våre. I dag kjenner vi til at det er startet opp arbeid med sentralisering og regionalisering av arbeidsoppgaver som ledd i effektivisering av etaten. I tillegg er vi pålagt å se på intern effektivisering og utvikling.

Organisasjonsutviklingens mål er å få alle tilsatte på avdelingen til å få en felles forståelse for hvor viktig det er å trekke sammen mot de mål som er satt. For å få dette til må vi også bygge opp en felles forståelse for hvor nødvendig fleksibilitet, omstillingsvilje og enhetlig kultur for hele avdelingen er.

Vi har alle et felles ansvar i dette arbeidet. Medvirkning fra alle tilsatte og åpenhet i prosessen er viktig for at vi skal lykkes, og det er nødvendig at alle engasjerer seg i denne prosessen for å sikre fremtiden vår. Med utgangspunkt i visjonen må vi ha helhetssyn, god kommunikasjon/dialog, kreativitet og nytenkning. I dette ligger det samtidig at det ikke er akseptabelt med revirtenking, solospill, bortforklaringer, vanetenking og likegyldighet.

Gjennomføringen er et klart lederansvar. For at våre distrikts- og seksjonsledere skal bli oppdatert og kompetente til å videreføre arbeidet med utviklingen av sine seksjoner, har de arbeidet med etatens hensikt og visjon for å legge grunnlaget og rammene for det arbeid som nå skal foregå i tiden fremover.

Om vi lykkes med å bli en avdeling som tilfredsstillers samfunnets forventninger og krav, er opp til den enkelte av oss. Det betyr igjen at den ene medarbeider er like viktig som den andre.

Vi skal utvikle ledere og medarbeidere slik at de kan

- skape resultater sammen
- få til endringer og tenke helhetlig
- ha fremtidsviser.

Gjennomføringen skal skje ved at vi innarbeider mål og tiltak i

- styringssystemer, årsplaner og planprosesser
- ordinære informasjonskanaler
- kurs og konferanser.

Resultatet av arbeidet vil ende opp i en forpliktende handlingsplan hvor det for hvert tema beskrives nå-situasjon og ønsket-situasjon. Vi skal arbeide med dette gapet ved å sette delmål og utarbeide tiltak for årene fremover. Gjennomføringen vil så bli forankret i avdelingens årsplan.

Jeg håper at alle vil støtte opp om og medvirke i den prosessen som nå er startet.

Sigurd O. Olsen
trafikk-sjef



Registrere, fotografere, dokumentere...

Statens vegvesen har startet arbeidet med det som skal bli en nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner.

Prosjektledelsen ved Norsk vegmuseum hyrte i vår inn studenter som skulle bistå fylkene med å registrere aktuelle verneobjekter. Buskerud fikk hjelp av Erlend Smedshaug fra Oslo.

– Denne sommerjobben har vært en ny erfaring for meg, forteller han.

– Det har vært spennende og ikke minst relevant i forhold til utdanningen min. Erlend Smedshaug er cand.mag. med etnologi fra Universitetet i Oslo og friluftsliv, kultur og naturveiledning fra Høyskolen i Bø i fagkretsen.

– Målet er å få samlet inn mest mulig opplysninger om hvert objekt, forteller Erlend, – for eksempel når brua eller vegen ble bygd, hvem som var enreprenør og byggherre. Jeg måler

bredde og lengde på veger og bruer, og prøver i størst mulig grad å kartlegge hva den ble brukt til før og om bruksområdet er endret i dag. I tillegg blir alle objektene fotografert og grundig beskrevet.

I sommer har Erlend Smedshaug registrert over 20 bruer og flere vegstrekninger. Egil Wårviken og Oskar Gjestemoen har vært med som kjentmenn i henholdsvis Numedal og Hallingdal.



Sommerjobb som kulturminneregistratør: Erlend Smedshaug sørger for å finne fram til flest mulig opplysninger.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Utgitt av
Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør
Kjell Wold

I redaksjonen
Inger Lise Sagmo
Kjersti Danielsen

Redaksjonsråd
Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Erik Lysenstøen

Lay-out, repro og trykk
Drammen Grafisk a.s

Forside
Vilt og vakkert ved
Hvitvingfoss – lupiner i
blomst langs Rv 40 så langt
øyet kan se. F.v. Emil
Heimdal, Per Moen og
Thore Sogn.

Forsidefoto
Kjell Wold

Opplag
1 500 eksemplarer

Iskald tunneldrift på Oslofjordforbindelsen

Mange husker kanskje svakhetssonen som tunneldriverne under Oslofjorden støtte på ved jule-tider i fjor. Den svake sonen kom ikke som noen overraskelse for prosjektet. Den var allerede kartlagt gjennom omfattende geologiske undersøkelser. Det som imidlertid skulle vise seg, var at sonder- og kjerneboringene avslørte at svakhetssonen ville bli vanskeligere å passere enn først antatt. Nå blir sonen under fjorden frosset ned før den sprenges ut.

– Seismiske undersøkelser viste tidlig at det var en bred svakhetszone litt utenfor strandkanten på Storsand på Hurum, forteller senioringeniør Arne Gunnar Sem ved Oslofjordforbindelsen. I 1995 ble det kjerneboret i området for å kartlegge sonen i detalj, og vi fant ut at den var mindre enn vi trodde.

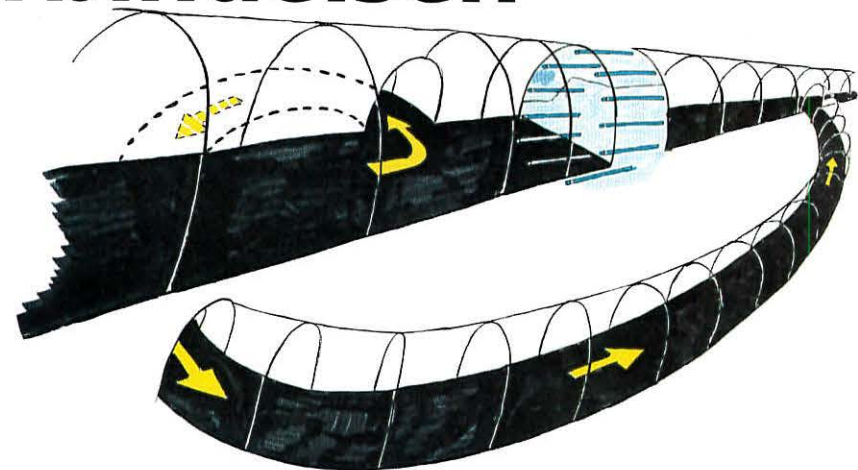
Da tunneldriverne nådde svakhetssonen viste det seg at det var store lokale variasjoner i de geologiske forholdene. I et smalt område foran tunnelstuppen bestod svakhetssonen av småstein og leire med fullt vanntrykk, mens det på begge sider var bra fjellforhold. I en tunnel med strenge krav til geometri både horisontalt og vertikalt, er det små muligheter til å endre traseén når driften har kommet så langt.

Små forsinkelser

– Det som da skjedde, fortsetter Sem, – er at det ble satt ned en ekspertgruppe med geologer fra både Vegvesenet og entreprenøren, Scandinavian Rock Group AS, hvor vi vurderte flere løsninger for å passere sonen. Omfattende injeksjon og nedfrysing av sonen før sprenging ble ansett som den sikreste metoden. Og det er det vi er i gang med nå.

– Er prosjektet forsinket på grunn av denne svakhetssonen?

– Arbeidet med sonen vil ikke forsinke prosjektet totalt, sier Sem, men vi ligger fire uker etter på den kritiske stufen. Fordi denne frysingen er en langvarig prosess, var vi nødt til å sprengne en omløpstunnel for ikke å hindre framdriften på resten av tunnelen. Omløpstunnelen er omtrent 350 meter lang, og ligger rundt 20 meter under og til siden for hovedtunnelen hvor fjellfor-



holdene er gode. På denne måten kan vi drive hovedtunnelen videre under fjorden mot Drøbak, mens vi kan bruke litt tid på å passere svakhetssonen lengre bak.

Iskald tunneldrift

– Så hva skjer med svakhetssonen under fjorden akkurat nå?

– Før nedfrysingen av sonen starter, bores det hull for frysemiddelet rundt hele tunneltverrsnittet, ca. 60 hull, forteller Arne Gunnar Sem. Det bores to-tre hull i uka, og hullene er rundt 30 meter lange.

– Dette er en vanskelig og tidkrevende jobb. På grunn av løse masser i svakhetssonen må det injiseres en sementbasert blanding i disse borehullene under boring, for deretter å bore dem opp igjen.

Når alle hullene er ferdigboret, vil det bli benyttet saltlake som frysemedium. Saltlaken kjøles ned med flytende ammoniakk. Temperaturen vil være rundt -30°C . Når hele området er frosset ned til denne temperaturen, sprenges tunnelen ut på en forsiktig måte. Siden støpes tunnelen ut med full utstøpning i hele tverrsnittet, og med ca. 10 meter forankring i fast fjell på begge sider.

– Hele denne prosessen vil ta resten av året, opplyser senioringeniør Sem. Omløpstunnelen er forresten det dypeste punktet i Oslofjordtunnelen, og vil bli brukt som pumpemagasin når tunnelen står ferdig.

Pr. 20. september er det sprengt ut totalt 5600 meter av den 7,2 kilometer lange Oslofjordtunnelen.

Den 350 meter lange omløpstunnelen gjorde det mulig å fortsette arbeidet med hovedtunnelen videre mot Drøbak. Den passerer 20 meter under svakhetssonen, som skal frys ned før den sprenges forsiktig ut.

TEKST:

KJERSTI DANIELSEN

ILLUSTRASJON:

ARILD SOLERØD

I stille stunder

Ved Rv 285 i Lier ble dette flotte rasteplassbordet satt opp i sommer. Bordet ble snekret på veg- og trafikkstasjonen på Lierstranda sist vinter.

– Om vinteren kan det bli rolige perioder på nattskiftene for de som brøyter, forteller oppsynsmann Thor Olaf Døvig. Disse stille stundene har de produk-

sjonstilsatte nyttet tiden til andre sysler. Thor Olaf Døvig forteller at det hovedsakelig er Tore Westheim og Jon Høgmoen som i stille stunder har vært snekkere, og utelukker ikke at flere flotte utemøbler vil bli produsert neste vinter.

– Vi har fått bestilling på et par stykker allerede, forteller han.



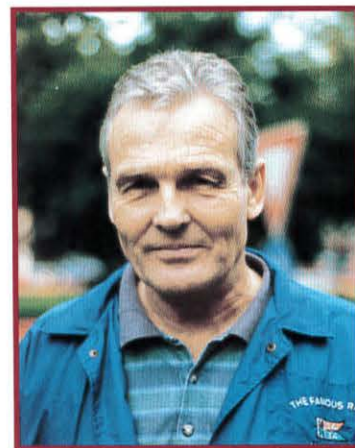
FOTO: THOR OLAF
DØVIGEN

TEKST: INGER LISE
SAGMO

Periodisk kjøretøykontroll:

Ikke i mål ennå

Olaf P. Valeur konstaterer at trafikkstasjonene hittil i år ikke har klart å nå målet om å utføre 12,5 prosent av de periodiske kontrollene i Buskerud.



– Målet vårt er at vi skal utføre 12,5 prosent av de periodiske kontrollene av både lette og tunge kjøretøy i hele fylket. Siden vi startet med periodisk kontroll 1. januar har trafikkstasjonene i Buskerud utført i overkant av elleve prosent, forteller overingeniør Olaf P. Valeur på Trafikkavdelingen på vegkontoret. – Årsaken er at vi ikke har stor nok kapasitet på trafikkstasjonene, forteller han.

Nå ser det imidlertid lysere ut for tidene som kommer. Den såkalte merinntekstfullmakten gir hvert fylke anledning til å bruke merinntekter til å øke kapasiteten på trafikkstasjonene.

– I Buskerud har vi tatt inn tre millioner kroner mer enn hva vi hadde budsjettet med i form av gebyrer på førerkort, periodisk kontroll, prøveskiltgebyrer og påskiltingsgebyrer. Vegdirektoratet skal ha 25 prosent av dette beløpet, så i Buskerud har vi dermed fått 2,25 millioner kroner vi kan bruke til å kjøpe inn mer teknisk utstyr og til å øke bemanningen på samtlige trafikkstasjoner i fylket, forteller Olaf P. Valeur.

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: INGER LISE SAGMO

ROLF B. GUNDERSEN

Periodiske kjøretøykontroller i Buskerud pr. 1. september 1998:

	Antall kontroller	Herav godkjente første gang	Markedsandel (%)
Trafikkstasjonene	3 477	2 097	11,1
Verkstedene	24 642	14 797	78,5
NAFs testestasjoner	3 272	1 483	10,4
Totalt	31 391	18 377	100,0

Fordeling på Vegvesenets trafikkstasjoner:

	Antall kontroller	Herav godkjente	Statens vegvesen Buskeruds kontroller (%)
Drammen	1 595	947	45,9
Ringerike	905	531	26,0
Kongsberg	721	448	20,7
Hallingdal	256	171	7,4
Totalt	3 477	2 097	100

Ulik vurdering

Periodisk kjøretøykontroll i Buskerud utføres pr. i dag av totalt 134 kontrollorganer: Fire trafikkstasjoner, NAFs fire testestasjoner og 126 verksteder. Det sier seg selv at det til tider kan være vanskelig å få til 100 prosent lik praksis hos alle aktørene.

– Vurdering av rust og slitte frontruter er kanskje blant de vanskeligste oppgavene. Vi har ikke klare retningslinjer for hvor grensen skal gå, og dermed blir det skjønnsmessige vurderinger, slår Olaf P. Valeur fast. Han er imidlertid overrasket over hvor lite klager som er kommet inn. Hva årsaken til det er kan han ikke si mye om, men han stiller spørsmål ved om publikum virkelig er klar over hvilken rett de har til å klage.

NAF avviker

Et oppsiktsvekkende faktum som har dukket opp i det siste er avviket i andelen godkjente kjøretøy ved første gangs kontroll. Mens verkstedene og trafikkstasjonen så langt i år har ligget jevnt på om lag 40 prosent, ligger NAFs testestasjoner på 45 prosent.

– Dette er noe vi tar alvorlig og vil se nærmere på, sier Olaf P. Valeur. Han forteller at vi nå er i ferd med å få bukt med enkelte av kontrollens barnesykdommer. I begynnelsen var det enkelte verksteder som godkjente over 90 prosent av kjøretøyene ved første gangs kontroll. Ved nærmere ettersyn viste det seg at bileieren bestilte kontroll og reparasjon samtidig, og dermed ble ikke manglene som ble rettet opp umiddelbart registrert på noen kontrollseddel i det hele tatt. – Ifølge forskriften skal resultatet registreres under utførelsen av kjøretøykontrollen, forklarer Olaf P. Valeur.

Godt system

Systemet der alle periodiske kjøretøykontroller registreres, fungerer svært godt, mener Olaf P. Valeur.



Periodisk kontroll omfatter blant annet sjekk av støtdempere (t.v.) og forstilling. Faggrupeleder Erland Weberg er en av sju som utfører periodiske kontroller ved Drammen veg- og trafikkstasjon.

– Det gir oss full oversikt over alle kontrollene og dermed en generell tilstand på bilparken. Ut over dette er mulighetene mange. Etter hvert vil vi også kunne få oversikt over hvilke mangler

som er mest vanlig på det enkelte bilmerke og den enkelte årsmodell, slik som i svenskens "Bilens svaga punkter", forklarer han.

Stor kapasitetsøkning i Drammen

I løpet av året kan forhåpentligvis en tredje kontrollplass tas i bruk i hallen på Drammen veg- og trafikkstasjon. Sammen med enda et årsverk på kontrollsiden betyr det en kapasitetsøkning innen periodiske kjøretøykontroller på 50 prosent i året.

Fra og med 1. august i år har det vært sju personer som utfører kjøretøykontroller på Drammen veg- og trafikkstasjon, mot seks personer tidligere i år. Siden stasjonen ble åpnet for sju år siden har et kontrolløp inn i hallen stått nærmest ubrukt på grunn av manglende kapasitet på personellsiden, men dette skal nå klargjøres for kontrollvirksomhet.

– Dermed håper vi å kunne ta imot mange flere som ønsker å få kontrollert bilene sine her hos oss, forteller leder for faggruppe kjøretøy, Erland Weberg. Kun små ommøbleringer i hallen må til, samt at løftebukk og teknisk utstyr for bremsetesting og avgasskontroll må kjøpes inn og monteres. Deretter er det klart for 2 100 flere kjøretøykontroller i året.

Maks ventetid: 15 dager

Erland Weberg forteller at ikke alle som ønsker

det har fått kontrollert bilen sin hos Vegvesenet.

– Målet vårt er at vi ikke skal ha mer enn 15 dagers ventetid, men så langt har vi vært opp i ventetid på hele 25 dager, sier han. Siden lang ventetid på trafikkstasjonen ikke godtas som grunn til utsatt kontrollfrist, må vi henvise de som er ute i siste liten til NAFs testestasjoner eller private kontrollorganer.

– Vi har vært inne på tanken om å forlenge åpningstiden en dag i uka, men siden vi nå har tilsatt en person og vi får et kontrolløp til, velger vi å se hvordan situasjonen utvikler seg først. Dersom ikke ventetidene går ned, må vi se nærmere på hva vi kan gjøre, forteller Erland Weberg.

Positive kunder

Erland Weberg er opptatt av å understreke at periodisk kjøretøykontroll er en sikkerhetskontroll.

– Vi forventer ikke at en ti år gammel bil skal være feilfri, men den skal være trafiksikker, slår han fast.

– Jeg har inntrykk av at svært mange av de som får kontrollert bilene sine her hos oss er positive til kontrollen. Flere har uoppfordret gitt uttrykk for at de synes den er et bra tiltak, avslutter Erland Weberg.

En tankefull samferdselsminister på utekontroll. Fra venstre, trafikksjef Sigurd Olsen, Mads Oppegård, Vegdirektoratet, overingeniør Erik Lysenstøen, statsråden, vgsjef Trygve Rognan og vegdirektør Olav Søfteland.



– Jeg gjør bare jobben min, sa en blid Odd Einar Dørum på besøk på Drammen veg- og trafikkstasjon den 12. august. Statens vegvesen har en enestående arbeidskultur, mente han, og var glad for å få lov til å møte "folka på gøtvet". Under besøket fikk samferdselsministeren en gjennomgang av den alvorlige ulykkessituasjonen i Buskerud, et innblikk i hvordan EØS-kontroller gjennomføres og han fikk personlig være med på utekontroll ved Kjellstad.

TEKST OG FOTO:

KJERSTI DANIELSEN

På jobb med Dørum

Men økte bevilgninger til å styrke trafikk-sikkerhetsarbeidet kunne Dørum ikke love.

– Regjeringen ser med bekymring på de høye ulykkestallene, og følger situasjonen nøye, sa han til den frammøtte pressen. Han mente at det ikke bare er én årsak til ulykker, men at både veg, fører og kjøretøy tilsammen er årsaker. På spørsmål om han ville gi ressurser til å forbedre den verste ulykkesvegen i Buskerud i år, E 16, svarte samferdselsministeren at vi bygger veger for å bedre kommunikasjonen, ikke for å redde liv. Han så heller ikke at det i framtida vil bli gitt mer penger til holdningsskapende arbeid. Noe han mente hadde liten virkning.

– Når Statens vegvesen og Politiet er ute å gjør jobben sin er det holdningsskapende nok, sa han.

At den diettholdende samferdselsministeren bare drakk vann for anledningen bør vi kanskje ta symbolsk, for vi må vel konkludere med trafikk-sikkerhetsfolket ikke akkurat går fetere tider i møte, til tross for at regjeringen bekymrer seg for de høye ulykkestallene.

Helt uten løfter for fremtiden var samferdselsministeren dog ikke. Dørum kunne love skjerpede

promilleregler, lover for bruk av mobiltelefon under kjøring og prikkbelastning av førerkortet.

Friskt fra vegdirektøren

Kveldens friskeste innspill kom fra vegdirektør Olav Søfteland, som mente det hadde vært lurt å sette aldersgrensen for førerkort til 22 år for gutter, mens jentene fortsatt skulle få kjøre bil fra fylte 18 år. Forslaget ble møtt med smil hos pressen, og statsråden kunne heller ikke støtte opp om saken. Vegdirektøren gjorde det klart at dette var en personlig mening, og at han anså det som ganske urealistisk å gjennomføre.

"Gjokunge i redet"

Under det korte møtet med pressen ville samferdselsministeren ikke kommentere bro-/tunnel debatten som raser i Drammen.

– Jeg velger å forholde meg til de prosjekt som allerede er finansiert, sa Dørum, men minnet allikevel om at ett vegpakke-prosjekt allerede har sprukket med 40%, og sammenliknet et tunnelprosjekt med en gjokunge i redet som kunne velte hele pakken. Han valgte likevel å uttale seg noe mer til NRK Buskerud litt senere, da han ga uttrykk for at han hadde sans for en folkeavstemning i Drammen i forbindelse med ny E18. En uttalelse representanter for Bylista senere har trykket til sitt bryst.

Trafikksikkerhet tema hos ledelsen

– Hva betyr et besøk fra samferdselsministeren for trafikksikkerhetsarbeidet, trafikksjef Sigurd Olsen?

– Først og fremst så betyr det at ledelsen er interessert - helt opp til toppnivå. Hva det betyr helt konkret får tiden vise. Helt sikkert er det at trafikksikkerhet igjen er et tema, etter at det lenge har vært fokusert på miljø.

– Vi trenger nye angrepsmetoder for å bedre trafikksikkerheten, og det begynner man å forstå også oppover i systemet, sa en optimistisk trafikk-sjef.

Bedre arbeidsfordeling Statens vegvesen – Politiet

Under Dørum's besøk rettet vegdirektør Olav Søfteland søkelyset på det av og til problematiske forholdet mellom Politiet og Statens vegvesen. I sitt innlegg sa han at han ønsket en mer rasjonell ordning mellom de to etatene.

– Slik det er i dag overlapper vi hverandre på flere områder, blant annet ved trafikkulykker. Men Statens vegvesen er ikke politi, vi skal rettlede og veilede, selv om vi av og til blir oppfattet som det verste politi, sa han.

Søfteland mente at Vegvesenet sitter inne med en enorm kompetanse på trafikk, en kompetanse som ikke blir utnyttet godt nok. Han understreket ovenfor statsråden at i likhet med ingeniørene på utbyggingsavdelingen, er også trafikkingeniørene våre høyt utdannede folk. Vegdirektør Søfteland gjorde det meget klart at han nå mener det er på tide at Vegvesen og Politi går sammen om jobben.

To gode naboer

Statens vegvesen blir av og til kalt Norges største nabo. Nå har Bragernesprosjektet, en av brikkene i Vegpakke Drammen, selv fått en stor, offentlig nabo.

Over byggegropa på Hamborgstrøm ruver nemlig Fylkeshuset, hvor de rundt 220 ansatte i

Buskerud fylkeskommune har sitt daglige virke.

Anleggsdriften på Hamborgstrøm har blitt litt av en utfordring for administrasjonen der.



Hvordan har det egentlig vært å være nabo med Drammens største anleggsplass i sommer?

– Det har gått veldig bra, opplyser en fornøyd Øyvind Thomassen, informasjonsleder i Buskerud fylkeskommune. Vi gikk hardt ut og sa at dette vil bli ille, og nå synes alle det gikk mye bedre enn forventet.

Egen informasjonsstrategi

– Vi har vært nødt til å ta skikkelig fatt i saken, og laget en egen informasjonsstrategi i forbindelse med gravingen, forteller han. Det første vi gjorde var å ha to informasjonsmøter for alle de ansatte. Der dro vi inn Vegvesenets folk, bedriftslegen, representanter for kollektivtrafikken i byen og naturligvis våre egne ansatte. Så laget vi en bulletin – Gravenytt – som vi distribuerer både elektronisk og i posten. Målet har vært at våre ansatte i mest mulig grad skal få et eierforhold til dette vegprosjektet.

– Og rystelsene?

– Vi kommer ikke unna at mange har opplevd de som plagsomme, medgir han. Det har vibrert godt oppover i etasjene her. Allikevel – det har vært få klager.

Fleksibilitet viktig

Vi har også oppfordret folk til å unngå å bruke bilen når de skal rundt i byen. I resepsjonen står det nå sykler til utlån med slagordet: Buskerud fylkeskommune trår til for miljøet.

– Brukes syklene?

– Ja da, de brukes flittig i arbeidstiden. De fleste bruker nok stadig bilen til jobb, og vi har markert P-plassene og gitt de ansatte oblater til bilene. Ellers har vi gitt de ansatte mulighet til å jobbe hjemme når de synes belastningen ble for stor. Vi har flyttet kontorer, som f.eks. inntakskontoret til skolene som jo har det travelt om sommeren, og ordnet oss sånn at sentralbordet kan plugges inn på lukkede kontor dersom det ble for ille. I tillegg har vi innordnet oss litt etter arbeidstidene på anlegget. Tatt lunsj når de spiser osv.

Innesperrede flaggstenger

– Det oppstår jo også artige episoder, fortsetter informasjonsleder Thomassen. Som en offentlig flaggdag da vi oppdaget at flaggstengene våre var gjerdet inne. Da måtte vi en tur ned til entreprenøren, som vi forøvrig stadig har kontakt med, for å få tak i de. Nå er de midlertidig plassert i betongrør utenfor her, ler han. Det går helt greit.

Buskerud fylkeskommune er så og si omringet av spuntjern, anleggsmaskiner og folk i gult og oransj for tiden.

TEKST OG FOTO:

KJERSTI DANIELSEN



Sentralborddamene på Fylkeshuset klager ikke så veldig over arbeidssituasjonen på Hamborgstrøm. – Av og til har vi nesten ikke hørt oss selv snakke, sier de, og enda mindre de på andre enden av tråden. Heldigvis holdt de jo ikke på hele tiden. Vi har fått en liten pause av og til, og det har vært godt.



Rv 40 vil turis

Fem kommuner i Numedal og øvre Hallingdal jobber nå for å få de 160 km av Rv 40 mellom Kongsberg og Geilo klassifisert som nasjonal turistveg.

I løpet av vinteren sender styringsgruppen for Turistveg Numedal sin søknad til Vegdirektoratet.

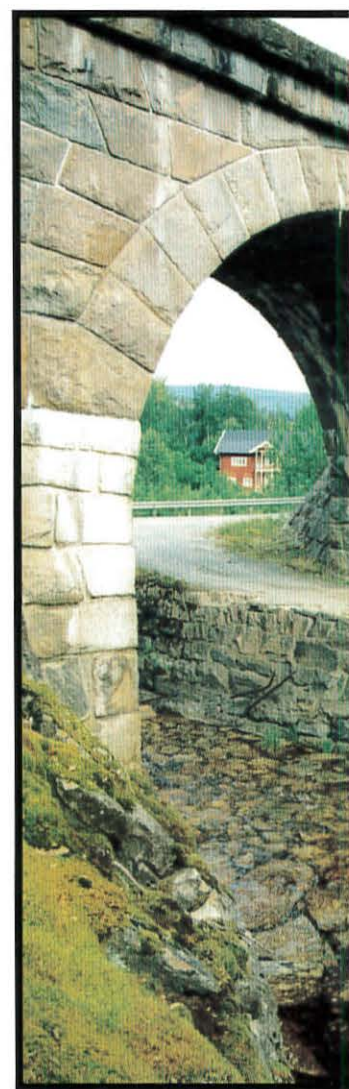
– Vi har godt håp om å bli en av de heldige som får tildelt status som nasjonal turistveg i 1999, sier prosjektleder i Turistveg

finansierings- og vedlikeholdsplan, informasjons- og markedsføringsplan, veg- og trafikkonsekvenser og miljøkonsekvenser.

Blant de grunnleggende kriterier for en slik søknad er: Lokale instanser må stå bak søknaden, det må være en spyspiss i markedsføringen, vegen må ikke ha overordnet transportfunksjon og ikke være sårbar for økt ferdsel.

Blant tilleggskriterier som kreves er unike naturkvaliteter, god kvalitet på servicebedrifter, muligheter for aktiviteter og en passende lengde på veggstrekningen. Målet for det nye som det gamle prosjektet nasjonale turistveger er å gjøre kjøreturen til en opplevelse, bidra til næringsutvikling i distriktene og skaffe grunnlag for etatens videre satsing.

– I følge direktoratet er det i dag vår søknad sammen med Nordsjøvegen i Rogaland som er kommet lengst i planleggingen av framtidige nasjonale turistveger, sier Unni Raaen. Hun venter likevel at konkurransen om nasjonal turistvegstatus i 1999 blir tøff. Hun ser ikke bort fra at 15–20 vegprosjektet kommer til å kjempe om en slik status.



TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Numedal, Unni Raaen. Når direktoratet får søknaden fra Numedal skal den behandles før videre sending og innstilling til Samferdselsdepartementet. Departementet oppretter et nasjonalt turistvegutvalg som åpner for nye søknader i 1999.

100 millioner på 4

– Bakgrunnen for vår søknad nå er det fireårige prøveprosjektet "Reiselivsprosjektet" i Vegvesenet i perioden 1994 – 97, forteller Unni Raaen. Da ble følgende fire strekninger valgt ut som nasjonale turistveger: Sognefjellsvegen, Gamle Strynefjellsvegen, Kystriksvegen i Nordland og Turistveg Hardanger langs Rv 7. I alt ble 100 millioner kroner øremerket til disse strekningene på utbedring av rasteplasser, informasjonstiltak og estetisk opprydding.

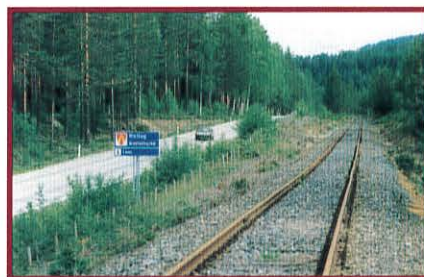
Numedal Turist- og Næringservice AS startet arbeidet med å etablere Rv 40 gjennom Numedal som turistveg i 1995. I tiden september 1996 – mai 1997 ble det gjennomført et forprosjekt som resulterte i en ressurskartlegging og tiltaksplan for de deltagende kommunene Kongsberg, Flesberg, Rollag, Nore og Uvdal og Hol. Den opprinnelige Rv 40-strekningen fra Halne til Hvitvingfoss på 247 km som da ble vurdert, er nå kortet ned til strekningen Kongsberg – Geilo og 160 km. De fem kommunene, Buskerud fylkeskommune og BU-fondet finansierte forprosjektet.

Dokumentasjon

Forprosjektet for Turistveg Numedal har omfattet følgende: Strekningsanalyse med tiltaksplan,

bli nasjonal tveveg

Vakkert parti fra Rv 40 i Rollag. Bru på Numedalsbanen ved siden av riksvegen



Numedals- utvikling

Prosjektansvarlig for fase 2 i Turistveg Numedal-prosjektet er det interkommunale selskapet Numedalsutvikling.

– Det er et felles nærings-selskap for de tre Numedalskommunene Flesberg, Rollag og Nore og Uvdal, forteller daglig leder og "gamle-ordfører" Magne Pedersen.

Numedalsutvikling ble etablert i i august 1997.

Selskapets hovedoppgaver er knyttet til næringsutvikling i Numedal, bindeledd fylkeskommunen – distriktet og veileder og samarbeidspartner for de som trenger det.

Statens vegvesen Buskerud bidrar også med tilrettelegging for å gjøre Rv 40 så attraktiv som mulig blant annet gjennom anlegg av rasteplasser, vegutbedringer, dekkelegging og annet. Våren 1998 deltok hele dalen i en stor vårpuss-aksjon, 150 personer deltok i en skrapinnsamling og opprydding langs veien.

"Dette kan vi by på"

– Hva har så Rv 40 og Numedal å by på? Hva skal selge søknaden deres til de høye herrer og damer i Oslo?

– Mye, selvfølgelig, smiler Unni Raaen og bretter ut en diger dokumenthaug med forstudier og en veiviser for Kongsberg og Numedal sommeren 1998. Her kan du bare velge og vrake i natur, kultur, fire stavkirker og mange middelalderbygg, mat og opplevelser foruten en rekke overnattingssteder og bevertningsteder, sier en entusiastisk turistveg-prosjektleder fra Stjørdal.

Bildet til venstre:

Numedal og Rv 40 er rik på gamle middelaldergårder. Her fra Rollag. F.v. Magne Pedersen, Unni Raaen og distriktsleder ved Kongsberg veg- og trafikkstasjon, Einar Ottesen.

Numedalsbanen og dresinkjøring, en av mange attraksjoner langs Rv 40.

Kongsberg

Lågdalsmuseet, Kongsberg kirke, Norsk Bergverksmuseum, Den kongelige mynts museum, Kongsberg skismuseum, Sølvgruvene, Kronene i Håvet, andre kirker, badeplasser, fiske, fotturer og fjellvandring, bygdeborger og helleristninger.

Flesberg

Dåsettunet, Flesberg kirke, Vinoren Sølvverk, Lyngdal kirke, badeplasser og fiskeplasser, kanopadling, ridning og fotturer, Blefjell og Holtefjell, Fagerfjell og Tekslehogget, natursti ved Haugen gård, kulturvandring i Ørsteinåsen, gravfelt og brukskunst.

Rollag

Rollag stavkirke, Rollag bygdetun, Alstadloftet og Numdealsbanen, Mykstufoss og Veggli fjellkirke, fiske, fotturer og fjellvandring, Normannslepa og gamle ferdselsveger, minnesteiner, gravsteder og kulturstier, Nansen i Rollag.

Nore og Uvdal

Uvdal stavkirke, Nore Stavkirke, bygdetun, Nore i kraftverk, Langedrag (største turistattraksjon i dalen med 25.000 besøkende), Tunhovdfjorden, kirker, badeplasser, fiskesteder, grender og naturparker, fotturer og fjellvandring, Hardangervidda, Dagalifjell og Imingfjell, gravfelt og middelalderbygg, kano- og sykkelutleie.

Etter en stygg

smell

Når brannvesen, ambulanse og presse har gjort sitt ved en stygg trafikkulykke, begynner oppryddingen for å få trafikken i gang igjen fortest mulig.

Vegvesenet deltar i den viktige jobben du aldri leser om i avisene.

Leder av faggruppe veg, Peder Gårder (t.h.), og oppsynsmann Thor Olaf Døvigen har fått overblikk over skadesituasjonen. Mens bergingsmannskaper jobber med å trekke bilene unna, strør Vegvesenet apsol på olje og diesel som har lekket fra bilvraket.



Til høyre: Politi og Vegvesen gransker trailerens skriver etter ulykken.

Lengst til høyre: Vegvesenet bistår ofte med opprydding ved større trafikkulykker. Her er Robert Pettersen og Per Arne Syvaldsen "ryddegutter".

Under: Produksjonssjef Tore Braaten inspiserer ulykkesstedet og gir pressefolk refs og råd om hvordan de bør og ikke bør te seg ved alvorlige trafikkulykker.



Fellesferien i 1998 var ikke mange dager gammel før det igjen smalt kraftig på E 18 i Lierbakkene, like nedenfor Fosskolltunnelen. To digre vogntog braste i hverandre, men ved et under kom ingen alvorlig til skade.

Leder av faggruppe veg, Peder Gårder, ved Drammen veg- og trafikkstasjon på Lierstranda, fikk melding om formiddagsulykken via politiet i Drammen og var på plass med sine mannskaper fra Statens vegvesen Buskerud få minutter etter ulykken. Politiet som stedlig skadeleder dirigerte hva som skulle skje på ulykkesstedet og hvordan trafikken mot Drammen skulle omdirigeres via Tranby-krysset og de gamle Lierbakkene.

Sårbar trafikk

Både i den jobben og ved selve oppryddingen på kollisjonsstedet fikk Vegvesenets mannskaper på fire-fem mann viktige oppgaver med å få trafikken tilbake på E 18 raskest mulig. Og aller helst før ettermiddagsrushet fra Oslo. Kilometerlange køer langs Lierstranda og gjennom Drammen viste hvor sårbar bytrafikken er. Dette endog i fellsferien og midt på dagen.

Når vi får melding fra politi eller vegmeldingsentral om en ulykke drar gjerne en arbeidsformann og/eller oppsynsmann til ulykkesstedet. Vi er alltid en hjelpende hånd for skadeleder, politiet og bergingselskapet, forteller Peder Gårder.



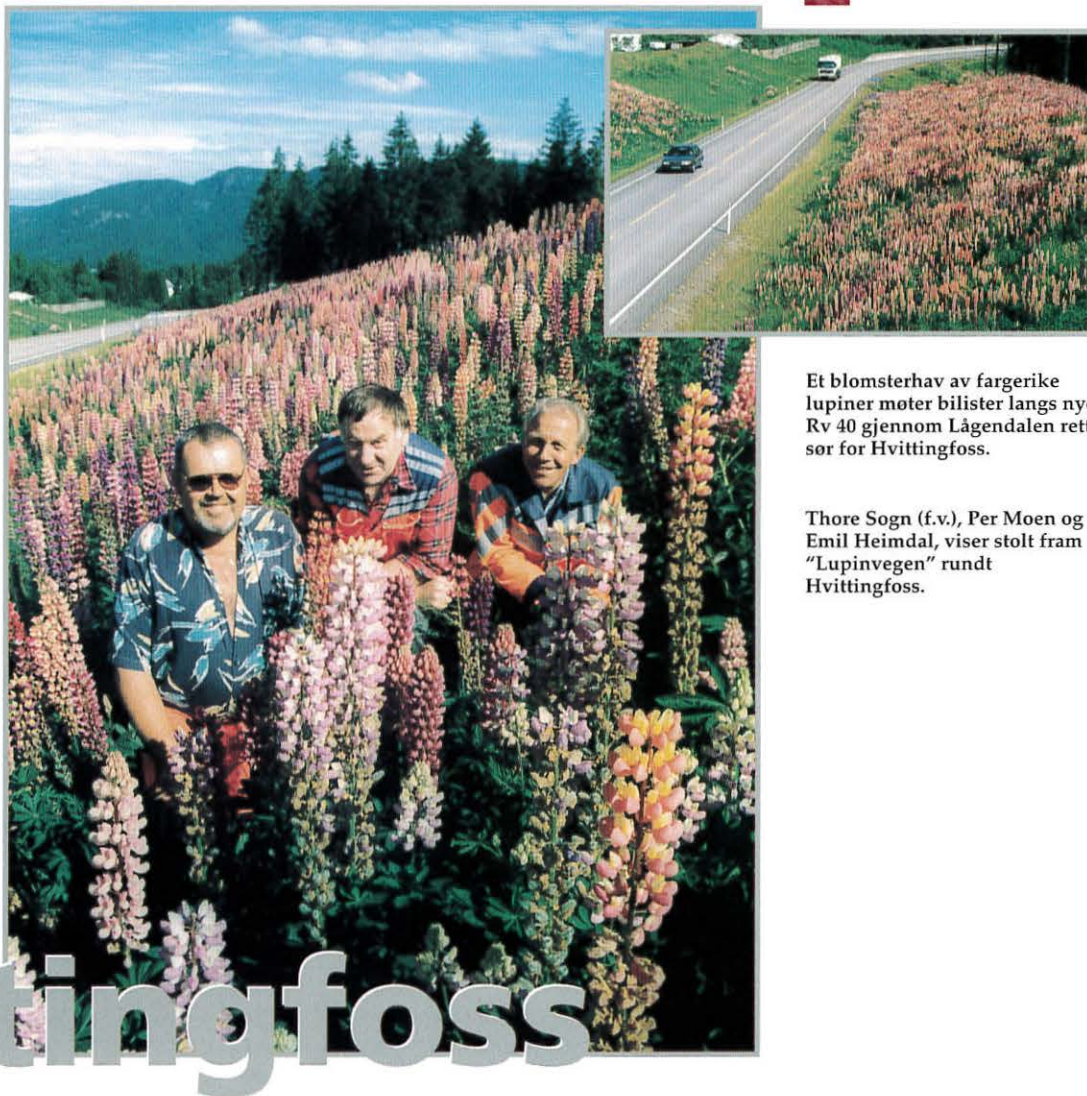
Vegvesenet bidrar med omskiltning, fjerning og rydding av last, opprydding og klarering av vegbanen. Søles det last, olje eller diesel fra ulykkesbilene strør vegvesenets mannskaper gjerne vegbanen med apsol eller finknust bark. På vinteren må det kanskje strøs sand.

Omkjøring

Etterpå kommer vi gjerne med sug- og feibilen og rengjør vegbanen på ulykkesstedet når bilvrakene er fjernet. Det er egentlig bergingselskaps job å rydde opp, men ofte er tiden knapp og de trenger hjelp til det. Vi vil gjerne få trafikken i gang igjen raskest mulig, slik at belastningen må omkjøringsvegene blir minst og kortest mulig. Skadeleder gir som regel beskjed når vi kan dimiteres, forteller Peder Gårder.

Denne smellen i Lierbakkene var av den kraftigere sorten. Derfor tok det over tre timer før trafikken kunne gå trygt og som normalt igjen.

Rv 40 gjennom Lågendalen har fått en ny attraksjon. En seng av smellvagre og velduftende lupiner i rødt, hvitt og blått i vegkanten. Blomsterenga er så flott at bilistene sperrer øynene opp og kjører saktere langs den nye omkjøringsvegen sør for Hvittingfoss sentrum.



Et blomsterhav av fargerike lupiner møter bilister langs nye Rv 40 gjennom Lågendalen rett sør for Hvittingfoss.

Thore Sogn (f.v.), Per Moen og Emil Heimdal, viser stolt fram "Lupinvegen" rundt Hvittingfoss.

Lupinvegen rundt

Hvittingfoss

– Den vel 3,2 km lange nye traséen av Rv 40 fra Vestfold grense og nordover inn til Hvittingfoss sentrum ble åpnet i oktober 1994, forteller oppsynsmann Emil Heimdal. Det var han som under anleggsperioden på veien sådde noen tusen frø med lupiner i skråningene langs veien. Disse blomstene stortrives i den faste leiregrunnen og er nå blitt et vakkert skue for bilister og beboere langs veien.

Halv million

– Vi la nok spesielt vekt på beplantningen ved anlegget av veien, forteller prosjektleder Per Moen. Så vidt han husker ble det brukt om lag 500 000 kroner på beplantning og forskjønnelse da veien ble bygd.

I tillegg til nevnte 3,2 km ny riksveg ble det

også bygd 700 meter ny fylkesveg og flere bruer ved denne anledningen. Thore Sogn, tilsatt ved Kongsberg veg- og trafikkstasjon, er blant dem som ofte er på Hvittingfoss-besøk for å pleie den flotte blomsterprakten.

Mye skryt

Han tar oss med til Gulli bru hvor lupin-enga er på det flotteste midtsommers.

– Vi får mange positive tilbakemeldinger på den flotte beplantningen, forteller Sogn. Lupinsåer Heimdal er også stolt av blomsterenga, men innrømmer at det nok ble noe finere enn han hadde forventet. Nå er det bare om å gjøre at ikke alt for mange bilister stopper og plukker de viltvoksende blomstene.

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

Lupinveien

– På det dypeste blir byggegropa sju meter dyp, forteller byggeleder Ola Håvard Hole (i midten). Sammen med seg har han kontrollingeniørene Stein Åge Aas (f.v.) og Helge Thorsby, som holder til på anleggskontoret ("sætra") hos Svendsrud Transport på industriområdet ved anlegget.

Tre rundkjøringer, gang- og sykkelundergang, en 50 meter lang betongtunnel for bilistene, pumpehus og vann- og avløpskulvert. Det er hovedingrediensene i det nye krysset som skal bygges i Mjøndalen der den nye E 134 skal knyttes sammen med dagens E 134 og Rv 283.



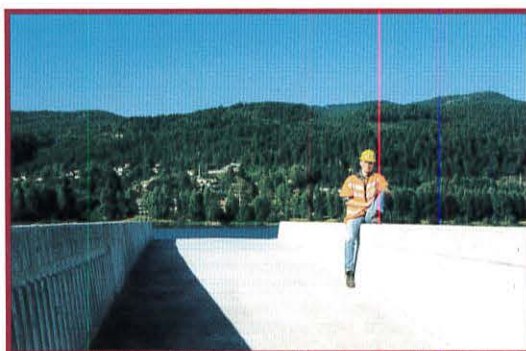
Nytt Mjøndalskryss under bygging

Gravearbeidene der betongtunnelen skal bygges startet i slutten av august i år, og dermed ble også trafikken på Rv 283 lagt om. Trafikantene ledes nå inn på en om lag 400 meter lang omkjøringsveg, dels på eksisterende veg og dels på en midlertidig bygd veg. En midlertidig gang- og sykkelveg er også anlagt.

Den som graver...

– I høst skal cirka 40 000 m³ masse graves ut, forteller byggeleder Ola Håvard Hole. Sammen med kontrollingeniørene Stein Åge Aas og Helge Thorsby holder han til på anleggskontoret i andre etasje hos Svendsrud Transport like ved byggegropa. Spuntingen rundt byggegropa er overstått for i år, vegen er lagt om og Jernbaneverket har flyttet jernbanelinjen cirka 20 meter ut mot elva. Nå gjenstår selve gravejobben. – Den største utfordringen blir nok å holde byggegropa tørr, mener Ola Håvard Hole. – På det dypeste blir byggegropa cirka sju meter dyp. Bunnen av den

Undergangen som knytter gang- og sykkelvegene i kryssområdet sammen med den som skal bygges langs med Drammenselva, står allerede ferdig. Utsikten du har idet du kommer ut mot elva er upåklagelig!



Slik blir det nye krysset i Mjøndalen. Dagens E 134 kommer inn fra venstre i nedre bildekant, mens den nye E 134 kommer inn ovenfra.

blir liggende om lag tre meter under vannstanden i elva, som ligger noen titalls meter unna byggegropa, forteller han. Den lokale entreprenøren Arne Olav Lund AS benytter derfor et system (Well-point-anlegg) for å senke grunnvannsstanden lokalt og dermed få tørrlagt byggegropa.

Legges tilbake i mai

Støpingen av tunnelen begynner i oktober, og i mai neste år skal to tredjedeler av den være ferdig. Da legges også riksvegen og jernbanelinja tilbake til sin opprinnelige trasé. Deretter skal resten av tunnelen gjøres ferdig, samt at pumpehus og vann- og avløpskulvert skal bygges.

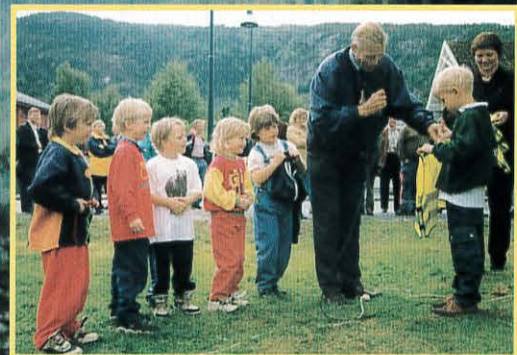
Gang- og sykkelundergangen ferdig

En gang- og sykkelundergang under dagens E 134 i den vestre delen av krysset er nesten ferdig. Den ble bygd sist året. – Vi er fornøyd med resultatet, sier Ola Håvard Hole, og roser Statens vegvesen Buskeruds egen Produksjonsavdeling for pent utført arbeid. Undergangen skal binde sammen gang- og sykkelvegnettet i og omkring kryssområdet med en planlagt gang- og sykkelveg vestoverlangs elva opp.

Hele det nye krysset skal stå ferdig samtidig som resten av E 134 Drammen – Mjøndalen åpnes for trafikk i høsten 2001.

Åpning av miljøgata i Flå

Sol og regn om hverandre, men grønt og frodig var det, sånn bare ei norsk bygd kan være. Folk i Flå hadde møtt opp mannsterke den 31. august for å overvære åpningen av miljøgata, som sto ferdig etter rundt halvannet års anleggstid. Fornøyde var de, både med den nye gata og markeringen av dagen, og lovordene var mange om Vegvesenets Vaffelverk som produserte vafler i høygir.



Spennende med vegåpning syntes de seks på seks. Årets førsteklassinger i Flå får refleksevest av vegsjef Rognan.

Flå framstår i ny drakt med kantstein, ny belysning og god plass til de myke trafikantene.

Under: Vebjørn Borkamo og Ida Kristin Holmen fikk æren av å skjære over snora. Til høyre står ordfører Hans Bekken.

– Det er bare tull at det ikke skjer noe i Flå, sa ordfører Hans Bekken. Her har vi jo både miljøgate og Bjørnepark! Selv om, fortsatte han, jeg kunne ønsket meg MPS – Miljøprioritert Stoppested – i stedet.

Men med sjarmerende Bamse Brakar-dyr bare et-par hundre meter fra miljøgata, har det vært nok av folk som stopper i Flå i sommer. Og flere blir det sikkert.

Vegåpning hadde i hvertfall Flåværingene dreisen på. Utover ettermiddagen ble det både teater med lokalt tilsnitt, planting av MPG-tre, sang og musikk. Kanskje rykket det til og med litt i dansebeinet til de framømte? Arrangøren fikk god omsetning på både kaker, vafler, kaffe og brus, og det var mange blide fjes å se.

Miljøgate til 17 millioner

Statens vegvesen har bidratt med 15 av de 17 millionene som miljøgata i Flå har kostet. De resterende kommer fra kommunekassa. Så står også Flå fram som et helt nytt sted. 900 meter av Rv 7 gjennom Flå har fått kantstein, ny belysning, trær og beplantning samt gang- og sykkelveg på hver side av riksvegen. Leskur, busslommer og en ny

rundkjøring inngår også i prosjektet.

– Denne miljøgata signaliserer virkelig at du kommer til et tettsted, sa vegsjef Trygve Rognan i sin tale, og mente det var et skikkelig løft for Flå, som i likhet med mange andre småsteder er offer for framflytting.

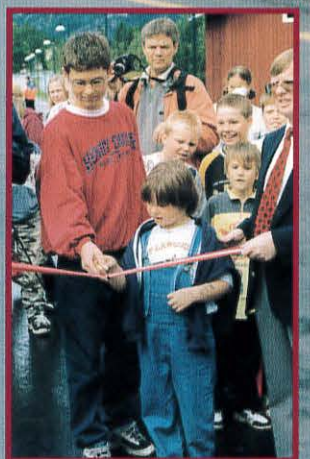
Tryggere skoleveg

Vegsjefen fikk møte representanter for den nye generasjon Flåværingene da han delte ut refleksevester til de seks seks-åringene som bor i bygda. Nå kan de trygt rusle langs den nye gang- og sykkelvegen til skolen.

En av ideéne bak en miljøgate er at vegen skal fungere på de myke trafikantenes premisser. Fartsgrensen gjennom Flå er i dag 50 kilometer i timen, men et av målene til prosjektet er å få en fartsreduksjon på riksvegen.

– Ved å plante trær og sette opp lysmaster nær inntil vegen håper vi at det skal virke smalere, sånn at bilistene skal senke farten, forteller prosjektleder Odd Nygård.

Så da blir det forhåpentligvis både tryggere og triveligere for alle Flåværingene, og for alle som tar en stopp i bygda.



TEKST OG FOTO:
KJERSTI DANIELSEN

Sats på mange og ulike samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet. Ulike syn og innfalsvinkler kan gi svært gode resultater. Det var ett av rådene representanter fra 16 av fylkets 21 kommuner fikk med seg hjem fra trafikksikkerhetskonferansen som ble arrangert 1. og 2. september.



I panelet under avslutningen satt f.v. Ulf Nesle fra Politiet i Drammen, leder i fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel, Knut Haug, Monica Bolander fra Trygg Trafikk i Buskerud og vegsjef Trygve Rognan.

Kommunale handlingsplaner for trafikksikkerhetstiltak:

Tenk utradisjonelt, men realistisk

I Stortingsmelding nr. 37 (1996–97) går det fram at samferdselsdepartementet vil legge opp til en økt prioritering av tilskudd til trafikksikkerhetstiltak i inneværende vegplanperiode. Tildeling av midler til kommunene forutsetter imidlertid at kommunene allerede nå starter arbeidet med å lage lokale handlingsplaner. Fra og med år 2001 må alle landets kommuner legge fram handlingsplaner når de søker om statlige midler til trafikksikkerhetstiltak (tidligere Aksjon skoleveg-midler). Planene skal gjøre det enklere for både kommunene og Vegvesenet å prioritere og arbeide mer langsiktig.

Presenterte veileder

For å hjelpe dem i gang, arrangerte Statens vegvesen Buskerud i samarbeid med Trygg Trafikk og Rådgivende administrativ gruppe for trafikksikkerhet i Buskerud en konferanse der representanter fra Vegdirektoratet og Trygg Trafikk sentralt la fram en veiledning for arbeidet. I tillegg arbeidet konferansedeltakerne gruppevis med ulike problemstillinger, og et panel bestående av Ulf Nesle fra Politiet i Drammen, leder i fylkeskommunens hovedutvalg for sam-

ferdsel, Knut Haug, Monica Bolander fra Trygg Trafikk og vegsjef Trygve Rognan innledet til debatt på konferansen siste dag.

Samarbeid

Både vegsjef Trygve Rognan, Monica Bolander og Ulf Nesle oppfordret til størst mulig grad av samarbeid, og pekte på hvor viktig det er å benytte seg av alle potensielle medspillere. Knut Haug fra fylkeskommunens hovedutvalg for samferdsel var svært opptatt av at kommunene må sette seg realistiske mål når de nå skal i gang med å lage handlingsplaner.

Skuffende

– Vi er svært skuffet over at ikke flere ordførere og rådmenn møtte opp, sier trafikksjef Sigurd O. Olsen. I veiledningen fra Vegdirektoratet og Trygg Trafikk sentralt anbefales det at handlingsplanene knyttes nært opp til både kommuneplanen, årlige budsjetter og ikke minst til kommunens arealplanlegging.

– Da er det svært viktig at budskapet vårt når helt til topps, sier trafikksjefen.

Kåre og Per'ene søker damer



Kom igjen, damer, vi trenger dere! Husker'u-koret vil ha flere med seg. Mannfolk er også velkomne, enten navnet er Per eller ikke. F.v. Per A. Knudsen, Per Olson, Per Ole Wanvik, Per Helge Eggum og Kåre Wisland. Per Solberg var ikke til stede da bildet ble tatt.

Er sangglede noe som ligger i navnet ditt? I Husker'u-koret kan det i alle fall virke slik. Den harde kjerne består av seks personer – en heter Kåre og de fem andre heter Per.

Koret gjorde stor suksess sammen med koret Telemarksvingen under Kulturdagene på Vegmuseet i sommer, og ønsker nå å videreutvi-

kle sitt potensiale. – På Vegmuseet deltok 13 personer fra Buskerud, men vi vil ha med enda fler, sier en av Per'ene, Per Helge Eggum. I dag består koret av basser, to tenorer og resten damestemmer, så lyse stemmer og flere damer, står høyt på lista. Heter du Per eller Kåre kan du nok også regne med at du er ønsket

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

Fra vegplan til transportplan

Når inneværende vegplanperiode løper ut om tre år, er også begrepet Norsk veg- og vegtrafikkplan historie. Fra da av får vi en felles plan for landets transportsektorer: Nasjonal transportplan. Fylkene skal gjøre store deler av arbeidet i høst, og Statens vegvesen har fått i oppgave å koordinere og være sekretariat for planarbeidet.

– Hva er hensikten med en nasjonal transportplan, stabsleder Gerhard Hjelbak?
– En plan som ser transportsektorene under ett skal gjøre det enklere for politikerne å legge bedre langsiktige strategier. I stedet for at det legges fram fire stortingsmeldinger om luftfart, havn, jernbane og vegtrafikk, gjøres vurderinger og prioriteringer samlet.

Transportkorridorer

Et av hovedtemaene i arbeidet med den nye planen er vurdering av transportkorridorer. Innenfor korridoren skal alle transportmidler og ruter vurderes i sammenheng. Buskerud berøres av korridorene Oslo – Stavanger og Oslo – Bergen, der den sistnevnte er den som har størst betydning for fylket. I samarbeid med fylkeskommunen, Fylkesmannen, Kystdirektoratet og Jernbaneverket skal Statens vegvesen Buskerud lage et utfordringsdokument som inneholder en helhetlig analyse av veg, jernbane, havn og luftfart, med vurdering av utfordringer og forslag til prioriteringer. I dette dokumentet skal også forholdene i korridorene beskrives med tanke på fordeler og svakheter, muligheter og trusler.

Lavt detaljeringsnivå

– Etter å ha vært med på sju vegplanrevisjoner, ser jeg på dette arbeidet som spennende og interessant, sier Gerhard Hjelbak. Han synes det er

lovende at vi nå får løftet blikket litt og kan se på transport i et mer helhetlig perspektiv. – Nasjonal transportplan vil bli litt mindre detaljert enn Norsk veg- og vegtrafikkplan, men som tidligere vil detaljene bli fastlagt i et handlingsprogram for riksvegene i fylket og de årlige budsjetter, sier Gerhard Hjelbak.

Noe av hensikten med den nye transportplanen er å involvere fylkeskommunen i arbeidet i større grad enn tidligere. – Dette rekker vi ikke å gjøre i den grad vi skulle ønsket, forteller Gerhard Hjelbak. Fylkeskommunen er imidlertid involvert i planarbeidet, både i styringsgruppen der vegsjefen er formann og i arbeidsgruppen. Utfordringsdokumentet skal også sendes på høring til fylkeskommunen. – Forøvrig skal vi arrangere tre seminarer i innledningsfasen, ett for fylkeskommunen, ett for kommunene og ett for interessegrupper, der vi presenterer problemstillinger og åpner for innspill, sier Gerhard Hjelbak.

Stabsleder Gerhard Hjelbak er koordinator for arbeidet med den nye nasjonale transportplanen (NTP) i Buskerud.



Frister:

- 15. desember 1998:** Utfordringsdokumentet skal være ferdig.
- 15. februar 1998:** Frist for fylkespolitisk behandling av utfordringsdokumentet
- September 1999:** Et felles plandokument fra etatene til departementene og til fylkesvis høring skal være klart
- Desember 1999:** Høringsfrist for ovenfornevnte dokument
- Våren år 2 000:** Regjeringen legger fram en samlet transportplan (NTP) for Stortinget

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Populææ-æ-ært med tunnel



Det er kjempepopulært å besøke Oslofjordforbindelsen kunne DT&BB melde for en stund tilbake. Senioringeniør Arne Gunnar Sem ved prosjektet kunne fortelle om besøkstall på opptil 150 personer pr. uke.

– Det er ikke fritt fram for hvem som helst, uttaler Arne Gunnar Sem til DT&BB, det må være faglige orienteringer eller ting som er knyttet til anlegget.

Brobyggeren gratulerer prosjektet med de flotte besøkstallene, men etter at vår utskremte medarbeider kom over denne gjengen, lurte vi på om vi ikke må ta Sems uttalelser med en klype salt.

TEKST OG FOTO:
KJERSTI DANIELSEN

HOLM GUNDERSEN GEIR
STRØMSKOGEN 48
3030 DRAMMEN

C

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

Fagverksbruenes glansperiode



Stortinget vedtok 26. mai 1898 at Bergensbanen skulle gå gjennom Hallingdal. Kommune-styrene i Hallingdal kom sammen til møte på Rolvshus i Gol 18. november 1889. Her ble det fattet vedtak om at Hallingdal skulle bevilge 315 200 kroner til jernbaneanlegget under forutsetning av at jernbanen bygget de nødvendige bruer over Hallingdalselva til stasjonene. Vedtaket om at jernbanen skulle bygge bruene måtte kommunene senere gå tilbake på. Utgiftene til byggingene av bruene ble senere fordelt mellom staten, amtet og kommunene.

Til høyre:

Arbeidslaget er her i gang med graving og støping av brufundamenter. Til høyre på bildet ser vi noen tomme tretønner. Sementen kom den gang i tretønner som inneholdt 170 kg sement. Før fikk vi 50 kilos papirsekker med sement, ble sementen også levert i jute-sekker med en vekt på 56,66 kg (1/3 tønne).

Over:

Nes bru var ferdig i 1909. Brua var 104 meter lang og hadde tre spenn. Det lengste spennet var 54 meter, de to andre 25 meter. Kjørebredden var fire meter.



Tekst:

Oskar Gjestemoen