



Statens vegvesen
Buskerud

Nr 2 - mai 1999 / 29.årgang

Brobyggeren

Siste vår for
Ljødden bru
Side 3

Stortinget for
dårlig informert
Side 4 - 5

Elveg - Europas
mest detaljerte
Side 8 - 9

Vi er brobyggere !

Navnet på vår bedriftsavis er meget velvalgt og med minst dobbel betydning. Den ene betydningen peker mot et tradisjonelt fagområde, den andre mot vår interne etatsbygging.

Vi har lange og gode tradisjoner som brobyggere og står overfor betydelig utfordringer på det området.

Vår produksjonsavdeling er fullt beskjeftiget med en rekke mindre broprosjekter og betongkonstruksjoner over hele fylket. På Oslofjordprosjektet bygger produksjonsavdelingene fra Hedmark og Rogaland hver sin store bro av i alt seks broer. Snart skal vi også i gang med ny motorvegbro i Drammen (E 18-utvidelse). Revisjon av godkjent reguleringsplan og planlegging for bygging vil bare i år koste om lag fem millioner kroner.

Vi står også foran store utfordringer med vedlikehold av de mer enn 850 broer vi har på vegnettet. Opplegget for broinspeksjoner viser at tilstanden på flere broer er kritisk. Vi må øke innsatsen på dette feltet i årene som kommer. Vi har flinke og entusiastiske folk både på produksjons-, trafikk- og utbyggingsavdelingene som arbeider med broopp-gaver. Jeg tror derfor bestemt at vi greier oppgavene på en fin måte. Brobyggertradisjonene i Statens vegvesen Buskerud består.

Den andre betydningen av Brobyggeren peker mot behovet for å ivareta forbindelsen mellom oss som arbeider i Vegvesenet i Buskerud. Likheter med fysisk brobygging er åpenbar. Vi må planlegge, bygge og vedlikeholde for å sikre at disse forbindelsene blir tette og gode. Også på dette feltet møter vi utfordringer. Omorganiseringen av etaten for fire år siden introduserte et nytt rolle- og ansvarsmønster som vi fortsatt arbeider med. De store endringene i investeringsvolumet de siste årene, med stor oppbygging og senere nedtrapping, gir en meget krevende oppgave de neste årene med reduksjon og tilpasning.

Mange nye mennesker er tatt opp i organisasjonen med 100 års tradisjon de siste årene. Vi står overfor store endringer i Vegvesenet. I min krystallkule ser det ut til at forandringene kommer raskere og at endringene skjer hyppigere enn før. Det kan bli dramatiske forandringer. Dette skaper spennin-

ger internt. Vi må sørge for at vi har et godt spenningsvern som hindrer overslag eller brann.

Jeg mener det er i slike tider vi må fokusere på etatskultur og etikk. Det handler om fellesskapsverdier og regler vi må følge for å realisere disse verdiene. Sånn gjør vi det her hos oss! Dette er våre regler i Buskerud som gjør vår fellesskapskultur til en trygg og god arbeidsplass. Hvordan?

Vi har laget to interessante hefter "I tjeneste for samfunnet" og "Etisk veileder". Alle har fått dem. Ta dem fram og les dem igjen. Bøkene beskriver bare en del av vår fellesskapskultur. Det er ikke en gang sikkert at alle vi over 600 tilsatte, spredt over hele fylket, med våre ulike jobber har den samme oppfatningen av disse reglene. Kanskje er det på tide at vi snakker om dette fellesskapet over geografiske, avdelingsmessige og yrkesmessige skillelinjer for å sikre oss at vi gjennomfører omstillingen på en god måte. Kanskje dette bør være et tema som hyppigere diskuteres på møter og omtales i bedriftsavisen, å snakke om helheten.

Hvorfor ikke trekke fram noen av dem som bygger broer i mer enn en betydning, de som snakker godt om andre, de som representerer det positive? Kanskje vi bør ha en Brobyggerpris i Statens vegvesen Buskerud også? Kanskje den delen av kulturen vår er spesielt viktig nå?

Mens jeg skriver dette får vi servert krigen på Balkan rett inn i go'stolen. Det er deprimere å se barn og uskyldige mennesker utsettes for slike tragedier. Hver av oss må inkludere disse menneskene i vår solidaritet på best mulig måte. En av mange forklaringer på krisen i det tidligere Jugoslavia er kanskje at de ikke klarte å skape noen felles kultur som kunne berge overgangen fra Titos diktatur til det vanskelige demokratiske fellesskapet. I denne sammenheng blir våre utfordringer små. I denne sammenheng er det heller ingen grunn til pessimisme for at vi ikke skal greie å løse de oppgavene vi står foran i Vegvesenet. Med basis i omtanke for hverandre, med fokus på felles etikk og kultur, med inspirasjon fra brobyggerne er jeg rimelig trygg på at dette løser vi sammen.

Svein Olav Thorvik



Svein Olav Thorvik
utbyggingsjef

Utgitt av

Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt.2
Drammen

Internettadresse

www.vegvesen.no/buskerud

Redaktør

Kjell Wold

I redaksjonen

Inger Lise Sagmo
Kjersti Danielsen

Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Erik Lysenstøen

Layout

Jorunn Ebbestad Brun

Repro og trykk

Drammen Grafisk a.s

Forsidefoto

Byggeleder Martin Østby
på Liudden bru
Foto: Inger Lise Sagmo

Opplag

1 600 eksemplarer

Etter 40 års tjeneste nærmer det seg slutten for gamle Liodden bru på Fv 212 i Hallingdal. Etterfølgeren er under bygging - ei 130 meter lang betongbru skal stå ferdig i november/ desember i år. Prisen på denne er 22 millioner fylkesvegkroner.

Siste vår

for gamle Liodden bru

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Den gamle brua fra 1959 er av typen myk hengebru. Er du på veg over den når nordavinden kommer feiende nedover dalen, både kjenner og ser du at brua gynger.

Vårflommen kan skape problemer

Hittil har arbeidet med den nye brua gått etter planen. Det store spenningsmomentet akkurat nå ligger i styrken på vårflommen. - Det har hendt at elva har gått over vegen om våren, forteller byggeleder Martin Østby. Sundet ved Liodden er ganske trangt og dermed ekstra utsatt når snøsmeltinga i fjellet setter inn for alvor. Heldigvis begynte isen å løse seg opp allerede i april. - Men vi kan ikke se bort fra at en eventuell flom kan gjøre arbeidet vanskelig i en periode, sier Martin Østby. Hva som skjer får han trolig ikke se før i mai. - Vi kommer forøvrig til å bygge landkarene på den nye brua nærmere land enn det som ble gjort da den gamle brua ble bygd. Slik får vi et mer åpent sund når den gamle brua er revet, forteller Martin Østby.

Plunder på grunn av restriksjoner

Den nye brua bygges i betong og fundamenteres på fire par stålrørspæler. Mens den gamle brua har tredekke og én kjørebane, skal den nye brua oppfylle krav til riksvegstandard med hensyn til akseltrykk og totallast. Akkurat denne typen begrensinger på gamlebrua fører til en del plunder under byggingen av den nye brua. Kjøretøy med større totalvekt enn ti tonn må benytte en omkjøringsveg via Nesbyen på om lag to mil. Når det nå er innført telerestriksjoner på denne vegen, må betongbilene stoppe på riksvegssiden. Derfra må betongen pumpes

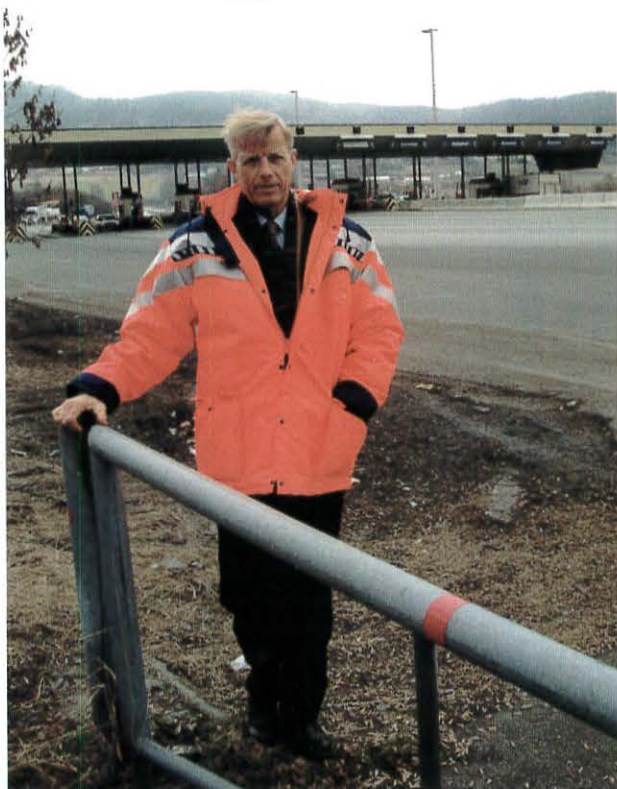
i slange over gamlebrua og bort til stålrørspælene og brubjelken som skal støpes.

Tusenårets siste bruåpning?

Byggingen av den nye brua ble påbegynt i februar i år. Entreprenøren NCC Eeg-Henriksen Anlegg AS har satt ti-tolv mann på jobben. - Samarbeidet mellom oss fungerer godt, sier Martin Østby. Går alt etter planen kan han trolig se fram til at Liodden bru blir den aller siste brua, i alle fall i Buskerud, som åpnes på denne siden av tusenårsskiftet.



Vegvesenets byggeleder Martin Østby sammen med NCC Eeg-Henriksen Anlegg AS' driftsleder Hans Eriksson foran en av pælene til den nye brua.



Vegsjef Trygve Rognan ved Kjellstadbommen i Lier

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Statens vegvesen Buskerud har ikke evaluert bomprosjektet. Det er det nærmeste Riskrevisjonen går i retning kritikk av Buskerud vegkontor. "Riksrevisjonens undersøkelse av vegmyndighetenes styring i fem utvalgte bompengeprojekter" viser at bompengefinansierte vegprosjekter som pakkøløsninger i gjennomføringsperioden ofte får endret innhold i forhold til opprinnelige forutsetninger.

11 år lenger enn anbefalt

Det informeres også lite om det opprinnelige vedtaket når Stortinget utvider eller endrer prosjekter. Kjellstadbommen i Lier er ett av fem bompengeprojekt Riksrevisjonen nå har undersøkt. E 18-bommen i Lier er landets "eldste" bompengeprojekt og vil når bommen rives ved årsskiftet 2001/2002 ha eksistert i 26 år. Det er 11 år lenger enn anbefalt levetid.

I St.meld.32 (1988-89) heter det at perioden for bompengeinnkreving normalt ikke bør overstige 15 år. I St. meld 46 (1990-91) presiseres at ved økte kostnader eller sviktende inntekter bør bompengeperioden ikke økes med mer enn fem år.

I spesielle tilfeller bør 20 år godtas, mens maksimal bomperiode kan bli 25 år. Det heter også at bomtakstene ikke skal økes mer enn 20% utover forutsetningene for takstjustering i proposisjonen. Først for to år siden vedtok Stortinget at det hvert år heretter skal orienteres om utviklingen for store prosjek-

Stortinget for dårlig informert om

Samferdselsdepartementet informerte ikke Stortinget godt nok da de utredet Vegpakke Drammen om hvilke konsekvenser en utvidelse av bompengeperioden ved Kjellstad ville få, mener Riksrevisjonen.

ter med en viktig presisering: Mens kostnadsøkninger hittil er sammenholdt med siste års overslag, vil departementet heretter også sammenligne med opprinnelig overslag, det vil si prosjektkostnaden første gang det ble tatt opp til bevilgning.

Takstøkning

Takstøkningen ved Kjellstad i 1996 er også kommentert av Riksrevisjonen. I St.prop.119 (1987-88) ble prosjektet vedtatt utvidet med E 76 Drammen - Mjøndalen, tilførselsveg til Øvre Sund samt kompensasjonstiltak i Lier. Begrunnelsen var at reviderte trafikkprognoser tydet på at det var mulig å utvide bompengefinansieringen med flere delprosjekt, og at disse kunne nedbetales innen tiden gitt for fortsatt bompengeinnkreving. På tross av dette foreslo Buskerud vegkontor i april 1996 at satsene ved Kjellstadbommen skulle økes fra ti til femten kroner. Begrunnelsen var at det samlede finansieringsbehov for deler av Vegpakke Drammen, inklusiv prisstigning, hadde økt fra 1 050 til 1 288 millioner, og at denne økningen ikke lot seg finansiere med dagens bompengesatser innen tidsfristen.

Selv med en økning fra ti til femten kroner for vanlig trafikk, som prisveksten siden 1989, vil det gjenstå å finansiere 200 millioner kroner ved utløpet av 2001, heter det i Riksrevisjonens undersøkelse. Buskerud vegkontor forklarte økningen i finansieringsbehovet med en justering av bompengepakken som del av Vegpakke Drammen, generell prisstigning, høyere overslag for Rv 11 (nå E 134) og forlenget planleggingsperiode med økte planleggingsutgifter. Vegkontoret så bare to måter å løse dette finansieringsproblemet på: Enten ved å forlenge bompengetiden eller å øke takstene. I kontakt med sentralt hold fikk Buskerud vegkontor forståelse for at forlenget bomperiode utover 2001 ikke var aktuelt.

Kjellstadbommen

Uheldig behandling

Behandlingen av takstøkningen viser at forslag om endringer i saken ikke settes i sammenheng med sakens opprinnelige vedtak. Det stilles også spørsmål ved om ikke Samferdselsdepartementets utredning av Vegpakke Drammen, før godkjenning av St.prp.1 (1993-94), burde satt et nytt beslutningsgrunnlag eksplisitt i sammenheng med bompengvedtaket fra 1988. Behandlingen er særlig uheldig siden utvidelsen har medført en samlet bompengeperiode på 26 år, mener Riksrevisjonen.

Bompengerevisjonen ved Kjellstad har fram til utvidelsen av prosjektet i 1987-88 vært til større nytte for E 18-trafikken enn for trafikken på E 76 (nå E 134). I følge Buskerud vegkontor var det fram til utvidelsen omlag 36% av de som passerte bomstasjonen som benyttet seg av den bompengefinansierte vegstrekningen E 18. I St. meld 32 (1988-89) tolkes Veglovens § 27 slik at det bare er adgang til å avkreve bompenger av de trafikanter som har nytte av brua eller vegstrekningen som blir bompengebelagt. Samsvaret på 36% mellom brukere og betalere av veg synes lavt, mener Riksrevisjonen.

“Politiske valg”

- For Vegpakke Drammen var Stortingets forlengelse av bompengeperioden fram til 2001 et resultat av bevisste politiske valg. Bompenginntektene fra 1987/88-proposisjonen ble lagt inn som del av Vegpakkeavtalen Stortinget godkjente i 1993/94, sier veggjef Trygve Rognan i en kommentar. Han er ikke enig i Riksrevisjonens kritikk om at Stortinget burde vært bedre informert om tidligere beslutningsgrunnlag når de fattet nye vedtak i saken. - Departementet sier også i sine kommentarer til Riksrevisjonens rapport, at Stortinget har vært fullt orientert og inneforstått med konsekvensene av endringer i bompengepropellet. Ellers registrerer jeg at det ikke er noen spesielle merknader til styring og ansvarsforhold mellom AL Motorvegfinans og Statens vegvesen Buskerud, sier Rognan.

Flere Fellesmøter, takk!

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

- Fellesmøtene er viktige og nyttige, men bør holdes oftere. Det mener et knippe tillitsvalgte i Statens vegvesen Buskerud.

De siste årene har det vanligvis vært to fellesmøter i året. Møtet er det viktigste kontakt- og informasjonsforum organisasjonene har med ledelsen ved Buskerud vegkontor. Det har eksistert siden 1982, da det avløste Samarbeidsutvalget. Møtene er avtalefestet.

Med omstillingsprosjektet på Produksjonsavdelingen og utviklingsprosjektet på Trafikkavdelingen blir det flere Fellesmøter i år. Det tas godt imot av de tillitsvalgte, som svarer på følgende spørsmål:

- 1) Hva er det mest positive med Fellesmøtene?
- 2) Hva er det mest negative?
- 3) Viktigste fagforeningsaker i 1999?

Lars Tveiten, NAF:

- 1) Viktig informasjonsmøte mellom oss og ledelsen. Vi kan si hva vi mener direkte til ledelsen.
- 2) Hyppigere møter. For mange saker på møtene. Savner mer spontane innspill. Bedre informasjon og flere møter gir bedre kontakt mellom avdelingene.
- 3) Tilpasning/omstilling på Produksjonsavd. og forholdet til andre avdelinger.

Trond Jonassen, ELF:

- 1) Viktig informasjonsforum mellom ledelse og ansatte.
- 2) Få møter, litt for alvorstung dialog ledelse - ansatte. For mange saker passiviserer.
- 3) Omstillingene. Viktig at hver enkelt engasjerer seg.

Helge Thorsby, NVF:

- 1) Viktige og positive møter.
- 2) Flere møter. Bør forberede oss bedre. Mye enveis-kommunikasjon ledelse - tillitsvalgte. Det må også vi gjøre noe med.
- 3) Omstillingene og alle endringene. Viktig å få med de tilsatte i prosessen.

Per Helge Eggum, NITO:

- 1) Viktigste møteforum mellom ledelse og tillitsvalgte. Får informasjon om budsjetter, omstilling og andre ting som påvirker oss. Kan snakke direkte med ledelsen.
- 2) Vi kan selv bidra til bedre møter. Få møter og mange saker gjør terskelen for enkeltsaker litt vel høy.
- 3) Informasjon og deltagelse i effektiviserings- og omstillingsprosessen. Jobbe for å utjevne lønsmessige skjevheter.

Lars Tangerås, NIF:

- 1) Positivt å treffe ledelsen samlet. Vi får informasjon og tar opp ting vi ønsker å diskutere.
- 2) Litt mye informasjon fra ledelsen og lite spørsmål fra oss. Sakspapirer før møter og referater bør komme før. Møtes for sjelden.
- 3) Prioriterer lønn- og arbeidsforhold.



Tillitsvalgte på første Fellesmøtet i 1999
 F.v. Ingoar Tyssekvam, NIF, Per Olsson, NAF, Andreas Thorud, SVOF, Willy Bakken, ELF, Trond Jonassen, ELF, Grethe Hølestøl, ELF, Harald Løken, BTLE, B.f.v. Per Ingulfen, NITO, JonNordeng, SBE, Lars Tveiten, NAF, Kjersti B. Ulvik, NTL og Bent Sørensen, NAF



F.v. verneleder Albert Skarstad, distriktssjef Thordis Krohg, vegsjef Trygve Rognan og utbyggingssjef Svein Olav Thorvik

Det var en svært stolt vegsjef Trygve Rognan som mottok fyrtårnprisen på vegne av Statens vegvesen Buskerud i april. Arbeidstilsynet deler ut prisen til bedrifter som har utmerket seg særlig innenfor arbeid med helse, miljø og sikkerhet (HMS).

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Et Fyrtårn innen HMS

Det var først og fremst for sitt arbeid i tilknytning til byggherreforskriften at Statens vegvesen Buskerud fikk fyrtårnprisen. Under utdelingen på Hønefoss la distriktssjef i Arbeidstilsynets 4. distrikt, Thordis Krohg, vekt på at Vegvesenet har utmerket seg ved å arbeide systematisk og planmessig med å ivareta kravene i den nye forskriften i stedet for å se på den som en papirbelastning. Forskriften trådte i kraft i 1995. Hensikten med forskriften er få byggherren til å tenke systematisk HMS helt fra den første planlegging til drift av det ferdige byggverk.

Mange aktører

- Dette var uhyre hyggelig, sa vegsjefen da han fikk overrakt prisen. Han poengterte at svært mange arbeidstakere i Statens vegvesen Buskerud, ikke bare ledelsen, har æren for at prisen tilfalt oss. - For å oppnå gode resultater er det også nødvendig å ha en motor som driver arbeidet. Vår suverene motor i mange år har i denne sammenheng vært verneleder Albert Skarstad, sa vegsjefen. - Vi har stor tro på vårt HMS arbeid, både det vi gjør i forhold til byggherreforskriften spesielt og HMS generelt, sa vegsjefen, - og vårt mål er at vi skal være forbilledlige innen HMS-arbeid. Slik er også tildelingen av årets fyrtårnpris en forpliktelse som vi skal gjøre vårt beste for å ivareta, slo han fast.

Raskere og sikrere

Ulykkesfrekvensen i Statens vegvesen Buskerud er lav. Derfor har det ikke vært mulig å måle om arbeidet i tilknytning til byggherreforskriften har hatt en direkte innvirkning på antall ulykker og skader. I de tilfeller der det har oppstått ulykker, skader eller nestenulykker, har imidlertid systemet vist seg å fungere godt. Prosedyrer for hva som skal gjøres og hvem som har ansvaret er på plass, og resultatet er blitt en sikrere og raskere håndtering av alle slike saker.

Vilje og evne

- Denne prisen har vi primært fått for vår vilje og evne til å håndheve byggherreforskriften. Men uten en generell god holdning til HMS-arbeidet i hele virksomheten ville vi heller ikke kunnet ivareta byggherrollen slik som vi gjør, sier verneleder Albert Skarstad. - Hadde ikke ledelsen i så stor grad villet gjennomføre dette arbeidet, hadde vi ikke kommet langt. Minst like betydningsfullt har det vært at holdningen blant de berørte tilsatte har vært svært positiv.

Fyrtårnprisen ble delt ut for første gang i 1990. Den deles ut til den eller de bedriftene som Arbeidstilsynet gjennom sin kjennskap til virksomheten finner verdig. Dette var ellefte gang Arbeidstilsynet delte ut prisen, men det var første gang den gikk til en stor, statlig bedrift.

Reklame-raid i Hallingdal

"Reklameskilt eller liknande innretning må ikkje utan løyve plasserast ved offentlig veg eller plasserast slik at dei er retta mot vegtrafikken eller er synleg for dei vegfarande". Med veglovens paragraf 33 som utgangspunkt, har oppsynsmann Roy Sjødal kontaktet over 50 reklameskilteiere i Hallingdal. Budskapet er det samme:

Skiltet er ulovlig satt opp og må derfor fjernes!

Ved trafikkstasjonen på Gol er denne jobben ikke blitt prioritert på ei stund. Resultatet er blitt en skikkelig vårak-sjon. - Hittil har vi bare registrert ulovlig oppsatte reklameskilt i 60-, 70- og 80-soner, forteller Roy Sjødal.

Trafikkfarlig

Årsaken til at private reklameskilt ikke kan settes opp uten videre, er at de i verste fall leder trafikantenes oppmerksomhet bort fra vegen. Private skilt som henges direkte på offentlige skilter stjeler oppmerksomheten fra disse. I ulik grad kan dette skape trafikkfarlige situasjoner. Dersom skiltene inneholder store mengder informasjon, er det fare for at bilister senker farten eller stopper helt for å få lest alt. Resultatet kan fort bli påkjørsel bakfra.

Uvitenhet

De aller fleste, både bedrifter og privatpersoner, viser forståelse for at Vegvesenet kontakter dem for å få fjernet skiltene deres. - Enkelte er kanskje negative i begynnelsen, men så snart jeg forklarer årsaken til at skil-

tene må fjernes, går det som regel greit, sier Roy Sjødal. Han forteller at en rekke private skilter blir satt opp ulovlig rett og slett fordi eieren ikke vet at det ikke er lov. - Mange blir overrasket når jeg forteller at de kan søke vegkontoret om å få sette opp skilter, sier Roy Sjødal.

Få klager

- Større bedrifter som kanskje betaler leie der de har hengt opp sine reklameskilt blir kontaktet skriftlig og får en tre ukers frist på å ordne opp. Privatpersoner tar jeg ofte bare en telefon til, forteller Roy Sjødal, - og da blir saken ofte tatt hånd om med en gang. Klager på henvendelsene som er sendt ut i år har han ennå ikke fått.

- Hva skjer dersom en skilteier ikke fjerner reklamen?

- Dersom ingenting skjer innen den første tre-ukers fristen sender vi en purring. Hvis dette heller ikke hjelper, tar Statens vegvesen bort skiltene og sender regninga for jobben til eieren, forklarer Roy Sjødal, og legger til at dette ikke har vært nødvendig hittil i år.



*Private reklameskilt henges ofte opp på offentlige skilt.
- Disse fjerner vi umiddelbart, og varsler deretter eieren, sier oppsynsmann Roy Sjødal (dette skiltet ble hengt opp kun til ære for fotografen).*

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO



*Fikk du for mye informasjon?
Overeksponering av en virksomhet kan skape farlige situasjoner:
Biler stopper i eller inntil vegen
- rett og slett fordi trafikantene tilbys
alt for mye informasjon.*



Avd. ingeniør Espen Sveen overleverte Elveg 1999 for Buskerud til Vegdirektoratet 1. mai. Vil du ha en demonstrasjon? Ta en titt på www.vegvesen.nolelveg.

Brave

Elveg - Europas

Vi er på veg inn i fremtiden. For om den ikke blir nøyaktig slik som for eksempel George Orwell og Aldous Huxley så for seg, er det i hvert fall ikke tvil om at vegtrafikken vil se ganske annerledes ut om ikke så alt for mange år. 25. mars presenterte Vegdirektoratet i samarbeid med Statens Kartverk ELVEG - elektronisk vegnett - som i fremtiden skal gi oss en langt mer effektiv trafikkavvikling.

Statens Kartverk og Statens vegvesen har i flere år samarbeidet om å utvikle Elveg, et intelligent elektronisk vegnett som inneholder alle data om vegnettet i Norge. Med en kjørecomputer i bilen kan sjåføren ved hjelp av noen få tastetrykk finne den korteste, raskeste og mest kostnads- effektive kjøreruten.

Hva er Elveg?

Elveg bygger på Vegdatabanken som ble etablert i 1983. Det inneholder et detaljert og nøyaktig kartgrunnlag med angivelse av ulike arealer, vann, jernbane osv. Alle kjørbare veger over 50 meter blir å finne i den elektroniske databasen. Dette inkluderer alle riksveger, fylkesveger, kommunale veger og private veger. Alle bygninger på over 15 m² som har en offisiell adresse blir også koordinatfestet. På landsbasis betyr dette at 1,9 millioner adresser ligger inne i systemet. Det samme gjør 375 000 stedsnavn og alle postnummer.

Avd.ingeniør på faggruppe veg- og trafikkdata, Espen Sveen, som har ansvar for Elveg i Buskerud, jobber med å tillegge vegnettet restriksjoner. Foreløpig blir seks restriksjoner registrert: Innkjøring forbud, fartsgrenser, aksellast, høydebegrensning, fysisk sperre, f.eks. bom, svingbegrensning, ikke lov å svinge til høyre osv.

Restriksjonene blir oppdatert to ganger i året, adressene fire ganger i året og det øvrige kartgrunnlaget hvert år. I årene fremover blir det ajourhold, kvalitetssikring og utvidelse av systemet som vil bli hovedoppgaven. Hvilke restriksjoner som skal legges

inn i neste fase er allerede bestemt og omfatter blant annet: Breddebegrensninger, kollektivfelt, årsdøgntrafikk, skilte tidsbegrensninger, vegstandard og stengninger/forventede vinterstengninger.

Kostnadsbesparende

Det er ikke vanskelig å forestille seg bruken av Elveg i fremtiden. Privatbiler med kjørecomputer finnes allerede på markedet. Så om 20 år slipper vi kanskje å skilte langs veiene?

- Ja, den muligheten vil være der, sier Sveen. - I stedet for skilt langs vegen vil du få informasjonen opp på kjørecomputeren, kanskje i form av en stemme som forteller deg at her har du vikeplikt, fartsgrensen er 50 km/t, fare for elg, glatt vegbane osv. Men foreløpig er Elveg mest interessant for transportselskaper som ønsker å planlegge den optimale reiserute. Transportnæringen kan spare både penger og miljø ved å styre "flåten" sin mer effektivt. Tollpost Globe har blant annet vært med i et prøveprosjekt og kan melde om stor effektiviseringsgevinst. Politi og ambulansetjenesten er også interessert i systemet. Det er allerede utviklet løsninger for flåtestyring, ruteplanlegging, navigering og posisjonsfølging. Dermed kan utrykningsentraler holde full kontroll på sine kjøretøy, slik at man til enhver tid vet nøyaktig hvilke rute som bør benyttes, opplyser Sveen.

New Way mest detaljertes

Kart på CD

Det vil gå noen år før vi som privatbilister kan få full glede av den nye teknologien. I senere faser vil mer dynamisk informasjon, dvs. fortløpende informasjon om kjøreforhold, vegarbeid, kø, ulykker osv. legges inn i Elveg. Dette vil også gjøre Elveg mer nyttig for deg og meg som privatbilister.

- Skal du for eksempel på bilferie til Frankrike, kan du kjøpe vegkartet på CD, sette denne inn i kjørecomputeren og du får all informasjon på norsk, forteller Sveen.

- Foreløpig er systemet svært statisk, men det kan allikevel være nyttig for en vanlig sjåfør. Dersom du for eksempel kommer til en fremmed by kan Elveg lede deg frem til den adressen du skal til. I dag finnes naturligvis utstyret i svært få biler, men jeg tipper at om 20 år har alle biler kjørecomputer til å utnytte Elveg.

Lukrativt prosjekt?

Statens vegvesen eier Elveg sammen med Statens Kartverk. Telenor Mobil er en av våre hovedsamarbeidspartnere. De har skilt ut selskapet Transport Telematikk AS som selger de digitale vegkartene til kundene. Avtalen er at Transport Telematikk AS får kartene gratis av oss en periode, men etter hvert vil tjenesten bli solgt til markedspris.

- Kan Statens vegvesen tjene penger på Elveg i fremtiden?

- Ja, dette vil antageligvis bli meget lukrativt for Vegvesenet i fremtiden. Men foreløpig er fortjenestene små. Transport Telematikk AS hadde et overskudd på kun kr. 30.000,- i 1998.

Ønsker samarbeid med kommunene

Foreløpig har Statens vegvesen også tatt ansvaret for det kommunale vegnettet. Nå jobbes det derimot med å få avtaler med kommunene slik at de kan gi Vegvesenet oversikt over hvilke restriksjoner som innføres på kommunale og private veier.

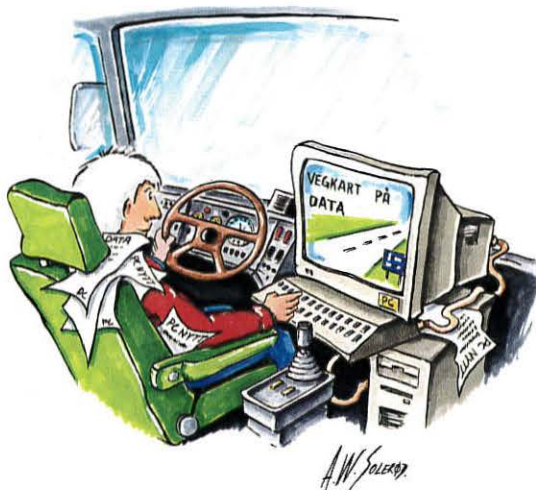
- Det er litt vanskelig for oss å reise rundt to ganger i året for å sjekke om det har kommet opp noen nye skilt eller liknende, sier Sveen med et smil.

- Men er det noe vits for en liten kommune i øvre Buskerud som aldri har hørt om rushtid å legge ned tid og penger på noe så avansert?

- Det er klart de lurer litt på hva de får ut av det. Spørsmålet vi ofte får er: Hva er vitsen? Vi er jo så godt kjent i den lille bygda vår. Planlegging av renovasjon, hjemmesykepleie, navigasjon for utrykningskjøretøy og hytteeiere er eksempler på at dette også har en nytte i distriktene. Selvsagt er det i tettbygde strøk at Elveg vil være mest nyttig foreløpig, allikevel er de fleste kommunene svært positive. Dette er nok fordi de skjønner at mulighetene med Elveg må ses i et fremtidsperspektiv.

Elveg i Buskerud

Arbeidet med Elveg i Buskerud startet opp for alvor høsten 1998. Før dette ble Transportdemonstratortillegget gjennomført fra 1995 til 1997. Espen Sveen overleverte Elveg 1999 for Buskerud til Vegdirektoratet 1. mai. 1. juni, overleveres Elveg for hele landet til Transport Telematikk AS.





Statens vegvesen i Eventyrland

Økt satsing på informasjonstiltak og kampanjer må til for å få ned ulykkene, sier Statens vegvesen, og bevilger småpenger til arbeidet. Dersom dette ikke endrer seg - ja da kan vi like gjerne slå oss sammen med Espen Askeladd og Tyri-Hans i Eventyrland.

De siste årene har Statens vegvesen satt igang mange små informasjonskampanjer for å redusere ulykkene i trafikken. Resultatene det kan vises til er mange.

Liten virkning med små ressurser

I 1998 ble det brukt gjennomsnittlig 1,7 millioner kroner på hver av de fire informasjonskampanjene som ble iverksatt i regi av Vegdirektoratet, opplyser Bjarte Skaugset, ansvarlig for informasjonskampanjene i Vegdirektoratet. Tre av disse ble gjennomført i Buskerud.

La **du** merke til de? Vet du hva budskapet var? Tror du de hadde en massiv påvirkningseffekt i den norske befolkning?

Med småpenger når vi ikke frem. At det er mulig å påvirke uten solide budsjett er å tro på eventyr. Det er rett og slett bortkastede penger. Det er vanskelig å tro at det hersker total uvitenhet om hva det koster å gjøre seg synlig i mediabildet blant de som avgjør hvem som får penger. Da er det mer sannsynlig at det ganske enkelt ikke prioriteres.

Mangler klare budskap

Vi må også sette spørsmål ved organiseringen av informasjonskampanjer. Vanligvis betaler Vegdirektoratet for utvikling av alt informasjonsmatriell. Etter dette er det opp til fylkene selv å avgjøre i hvilken grad de vil være med. Eller de kan lage sin egen versjon. Resultatet er at det florerer med småkampanjer med et utall forskjellige budskap som aldri blir lagt merke til.

Det hender naturligvis at frivillighetsånden gir gode resultater. Sogn- og Fjordanes "Sei i frå!"-kampanje har for eksempel vært en suksess. Her har de hatt et entydig og klart budskap til en klart definert målgruppe.

- Trafikkøkonomisk Institutt har konkludert med at andelen ulykker i gruppen 16 - 19 år har gått ned 30% over en seksårsperiode, noe som har spart samfunnet for 34

millioner kroner, forteller informasjonskonsulent Olav Handeland i Sogn- og Fjordane. Kampanjen er adoptert i Telemark og Hedmark, men til tross for at dette er den eneste kampanjen som kan vise til resultater, er den ikke satset på fra sentralt hold.

Langsiktig arbeid

At trafikksikkerhetsarbeid er et langsiktig arbeid tas også lite hensyn til. Et eksempel: Etter de mange alvorlige møteulykkene på E18 for noen år tilbake startet Statens vegvesen Vestfold opp "Aksjon mot kollisjon". Dette gikk så bra at Vegdirektoratet ble trukket inn i bildet sommeren etter sammen med alle fylkene fra Svinesund til Stavanger. Med varierende engasjement og små midler ble aksjonen avvirket de to neste sommerene. Alle var enige om at dette måtte fortsette i en del år for å ha noen virkning. Hva skjer? Jo, året etter dropper flere av fylkene ut. Deriblant Vestfold. Nå er det en ny aksjon på trappene: "Senk farten!" med nytt budskap og begrensede midler.

0-visjonen må formidles

Noen vil si at trafikksikkerhetsarbeidet er det viktigste arbeidet Statens vegvesen gjør. Det er det vanskelig å argumentere mot. Det handler tross alt om å hindre at liv går tapt. Med 0-visjonen står vi ovenfor en ny måte å tenke trafikksikkerhet og vegtransport på. Kanskje kan vi til og med snakke om et paradigmeskifte, dvs. en endring i de forutsetninger man har for å bedømme en sak. Men det er ikke nok at alle som jobber med trafikksikkerhet til daglig går rundt og tror på og jobber for 0-visjonen. Dersom arbeidet skal lykkes, må disse tankene formidles til trafikantene der ute. Paradigmeskiftet må finne sted i hele befolkningen.

Økt satsing på informasjonstiltak og kampanjer er listet opp som ett av virkemidlene i 0-visjonen. Vi vet ikke helt om vi skal glede eller grue oss.

Kjersti Danielsen

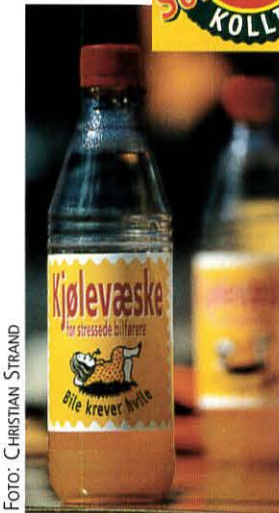


FOTO: CHRISTIAN STRAND



Hustrykkeriet på vegkontoret har gjennomgått en skikkelig opprustning det siste halvannet året. Mens Fellestjenestene tidligere ikke kunne tilby stort mer enn svart/hvitt-kopiering og enkel fargekopiering, leverer de nå produkter av langt høyere kvalitet.

Hustrykkeriet

i stadig utvikling

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO



Roger Hansen og Annbjørg Lien på Hustrykkeriet har hendene fulle med kopieringsoppdrag av mange slag.

I dag har Hustrykkeriet to fast tilsatte, Annbjørg Lien og Roger Hansen, som begge har lang erfaring fra arbeidsområdet.

Fungerer som skrivere

Tre store kopimaskiner er i dag i drift. To av disse har nettverkstilkobling, og det gir store fordeler. - I stedet for at den enkelte skriver ut et dokument på en skriver og leverer denne til oss, kan vi hente opp dokumentet på trykkeriet, forteller Roger Hansen. Da blir alle eksemplarene kopier av den elektroniske originalen i stedet for en kopi av en kopi, og resultatet blir dermed mye bedre. - Faktisk kan vi betrakte disse maskinene som store skrivere, sier Annbjørg Lien.

Spør om råd først

Har du et større elektronisk dokument du skal mangfoldiggjøre, bør du ta kontakt med Trykkeriet i god tid. Bilder, figurer e.l som settes inn i dokumenter kan av og til skape hodebry. - Derfor er det best at du kontakter oss så tidlig som mulig slik at vi slipper å oppdage dette samme dag som for eksempel rapporten skal være ferdig, forklarer Annbjørg Lien.

Mange og ulike oppdrag

Produksjonsmåten kalles digitaltrykk. Mens den ene av de to nettverkstilkoblede maskinene gjengir alle farger, brukes den andre maskinen til dokumenter i sort/hvitt og enkle farger. Sistnevnte brukes for eksempel til å kopiere diagrammer o.l. som kun krever få farger (gul, rød og blå). Rapporten,

utredninger, enkle brosjyrer, naboinformasjon i mindre opplag, anbuds- og tilbudsgrunnlag, Kråkeposten, overheads og annet informasjonsmaterieell er eksempler på hva som produseres på Trykkeriet. I tillegg tar de selvfølgelig en rekke enklere og mindre oppdrag.

Når kundene har behov for store opplag av en trykksak, vurderes det alltid hvilken produksjonsmåte som er mest lønnsom. - En tommelfingerregel er at lønnsomhetsgrensen for fargekopier ligger på maksimalt 1 000 - 1 500 sider, men vi vurderer dette i hvert enkelt tilfelle, forteller de to trykkerimedarbeiderne. De riktig store oppdragene egner seg bedre for offset-trykking. ("vanlig" trykking), og da må de sendes til et eksternt trykkeri.

Selvfinansierende

- Stadig økende etterspørsel førte til at vi valgte å satse på nytt utstyr og dyktig fagpersonale, sier administrasjonssjef Hans Jan Håkonsen.

- Nå som vi er blitt så flinke og har så stor kapasitet, fører ikke det til at vi bruker for mye administrasjonspenger på fargekopiering?

- Nei, jeg tror dette regulerer seg selv ganske greit. Fargekopiering er nemlig selvfinansierende ved at alle oppdrag avregnes den enkelte kunde. Slik må alle ta stilling til om de vil bruke penger på denne tjenesten, forklarer han.

- Vi gjør alt fra brubygging til småreparasjoner. Vedlikehold av maskinsparken er vår viktigste oppgave, sier verkstedleder i Hallingdal produksjonsområde, Erling Lio.

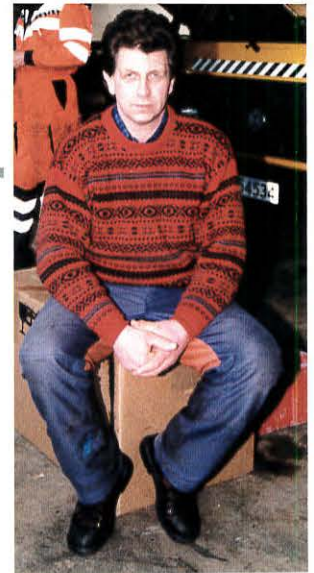
Fra brubygging til småreparasjoner

TEKST OG FOTO:
KJELL WOLD

Med 28 års tjeneste i etaten bestyrer han verkstedet på Gol og "filialen" på Geilo med i alt åtte mann. Det er en stor maskinpark å holde vedlike: Blant annet fem snøfresere, fire hjullastere, fem veghøvler, fem lastebiler og over 20 pick-up'er. Aktiviteten er størst i vinterhalvåret på grunn av beredskapen på tre fjelloverganger. Reparasjoner, vedlikehold, ombygging og påbygg på biler, maskiner og produksjonsutstyr suppleres med andre verkstedoppgaver. Verkstedet på Gol har de siste årene også bygd gangbruere både til eget og andre fylker.



En havareert snøfresermotor bygges opp igjen av Ola Bremhøvd



Formann Erling Lio

- Vi har også laget stolper til støyskjermer i Drammen, forteller Erling Lio. Verkstedet i Gol ble åpnet i 1963 og utvidet i 1983-84. Mannskapsstyrken er ganske ung og rekrutteringen upåklagelig. - En trivelig arbeidsplass, sier Lio. Virksomheten kan også vise til gode økonomiske resultater de siste årene. Produksjonssjef Tore Braaten peker på betydningen av en god og pålitelig verkstedfunksjon. - Vi er helt avhengig av at maskiner og biler alltid er i topp stand. Innsatsen til verkstedene kan lett bli "usynlig", men er ikke mindre viktig av den grunn. Mange utfordringer får ofte en god løsning i ren Petter Smart-stil. Verkstedvirksomheten yter derfor viktige bidrag til vår samlede innsats, sier Braaten.



Lagerformann Syver Stensrud sørger for at deler og forsyninger er på plass til rett tid. Produksjonssjefen er tydelig fornøyd.



Interessant, sier distriktsleder Odd Grette (f.h.), faggrupeleder Trond Jonassen og førstesekretær Toril Hansen til konsulent i Arbeidslivstjenesten, Gro Gevelt.

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

"Når kollegaen din er syk"

Oppfølging av sykemeldte kollegaer og råd for den nødvendige samtalen er temaer Arbeidslivstjenesten har bistått Statens vegvesen Buskerud med de siste par årene.

Arbeidslivstjenesten er en frivillig spesialtjeneste under Fylkesarbeidskontoret opprettet i 1994. -Vi hjelper bedrifter å ta bedre vare på sine ansatte, sier konsulent Gro Gevelt. Hjelp til å få langtidssykemeldte tilbake i jobb og bedre arbeidsmiljø for å forebygge sykdommer er noen av oppgavene. Bedre info om arbeidstageres rettigheter og muligheter er også viktig.

Arbeidslivstjenesten samarbeidet med HMS-seksjonen i Statens vegvesen Buskerud om informasjonstiltak de siste par årene.

- Vi har vært på alle veg- og trafikkstasjoner i fylket og gjennomført seks samlinger og møter ved hver stasjon over et halvt år, forteller Gro Gevelt. - Det har vært meget positivt, sier tillitsvalgt og faggrupeleder ved Drammen veg- og trafikkstasjon på Lierstranda, Trond Jonassen. Han synes opplæringen har vært lærerik. - Nyttig å kunne regelverket bedre. Det gir større trygghet for oss ansatte, sier han.

På Lierstranda deltok 12 tillitsvalgte og ledere. Samme opplegg er også holdt på Ringerike, Kongsberg og Hallingdal. - Seniorplanlegging, evaluering av nye rutiner, vaktjenesten og oppfølging har vært nyttig, sier distriktsleder Odd Grette. Han tror bistanden på sikt gir konkrete resultater i bedre arbeidsmiljø og lavere sykefravær.

Leier ny bedriftslege

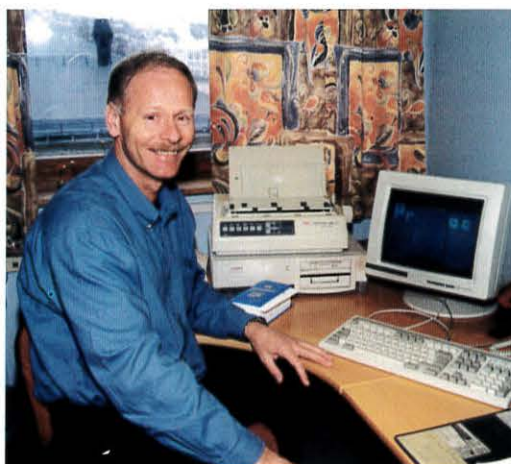
I april fikk Statens vegvesen Buskerud ny bedriftslege. Spesialist i arbeidsmedisin, Jon Storstein, leies inn fra Senter for ArbeidsMiljøutvikling annenhver mandag ettermiddag. Han får eget kontor sammen med HMS-seksjonen på vegkontoret.

Vår nye bedriftslege er ikke lege i den forstand at han skal utføre helsesjekk på alle tilsatte. - Rutinemessig helsesjekk av de tilsatte er en tjeneste vi i stadig større grad beveger oss bort fra. Dette er også i tråd med myndighetenes intensjoner, forklarer verneleder Albert Skarstad.

- Regelverket stiller krav til oss om at vi skal ha tilgjengelig medisinsk kompetanse som skal bistå oss i HMS-seksjonen, sier Albert Skarstad. Spesielt vil legens oppgaver være knyttet til forebyggende arbeid innen alle deler av virksomheten vår. Mens HMS-seksjonen fortsatt skal ta seg av de løpende oppgavene, for eksempel helsekontakter, ergonomiske forhold, arbeidsmiljøkartlegginger og støy- og støvmålinger, blir det legens

jobb å gjøre de faglige vurderingene av hva som er helseskadelig eller ikke. Han skal også jobbe med å vurdere hørselsskader, samt ha kontakten mot andre leger, spesialister og sykehus, forteller Albert Skarstad.

I første omgang er lege Jon Storstein leid inn for ett år.



TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

Vær kritisk - kom med **forslag**



Har du et forslag? Send det til forslagsnemnda eller kontakt forslagssekretæren.

I Forslagsnemnda i Buskerud sitter Odd Grette (leder, ledelsens representant), Willy Bakken (ELF) og Inger Lise Sagmo (forslagssekretær), tlf. 32 21 45 48. I tillegg utnevner tjenestemannsorganisasjonene enda en representant omkring 1. mai.

Gode ideer som bidrar til at Vegvesenet drives mer effektivt, rimeligere og bedre, både overfor publikum og internt, det er hva forslagsnemnda ønsker seg.
- Vi vil at alle tilsatte skal være kritiske og vurderende i forhold til måten vi løser våre arbeidsoppgaver på, sier leder i forslagsnemnda i Buskerud, Odd Grette.

Alle tilsatte i Statens vegvesen kan sende inn forslag. Det er også mulig for flere å sende inn forslag sammen. Lokalt kan forslag premieres med opp til 20 000 kroner. Gode forslag kan også sendes videre til Vegdirektoratet for eventuell ytterligere premiering. Øvre grense her er 50 000 kroner.

Alle typer forslag mottas

Forslagsnemnda tar imot forslag både innen områdene miljø, trafiksikkerhet, framkommelighet og publikumsservice. I tillegg er forslag som går på drift, arbeidsmiljø eller helse også svært aktuelle. Ideer som kan være med på å lette arbeidet vårt administrativt er naturligvis også noe forslagsnemnda gjerne vil ha.

Sendes til forslagssekretæren

Alle forslag skal sendes til forslagssekretæren. Synes du det er vrient å formulere forslaget ditt skriftlig, kan du like gjerne ringe. Forslagssekretæren skal hjelpe de som måtte ønske det med å lage beskrivelse av forslaget. Beskrivelser av forslag må gjerne kombineres med skisser, tegninger, fotografier, video eller modeller.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Kreativitet er lønnsomt



Astrid Ribe

Astrid Ribe ved Drammen veg- og trafikkstasjon og Hans Olav Løen på verkstedet på Solbergmoen, fikk totalt henholdsvis 10 000 og 17 000 kroner i premie fra forslagsvirksomheten lokalt og sentralt i 1998. Også i år har de sendt inn hvert sitt forslag de er blitt premiert for.

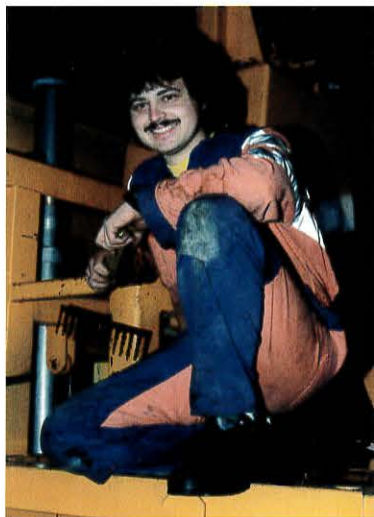
Populær førerkortinformasjon

Forslagene fra Astrid Ribe dreier seg om strukturering av førerkortinformasjon.

I tillegg til at materiellet har vært til nytte for tilsatte i egen etat, har også andre meldt sin interesse for saken. Astrid Ribe har holdt flere kurs for Politiet i Drammen, og Utrykningspolitiet har også bedt om å få bruke tabellen. - Det at så mange drar nytte av forslaget er det beste, men selvfølgelig er det inspirerende å få en økonomisk belønning for jobben, synes Astrid Ribe.

Lønnsomme ombygginger

Hans Olav Løen har laget en hydraulisk løsning som gjør at saltapparater som er konstruert for bruk på Vegvesenets biler, også kan brukes på private biler. Tidligere har eneste løsning vært å ettermontere



..... og Hans Olav Løen har erfart at det kan være lønnsomt å sende forslag til forslagsnemnda.

hydraulikkaggregater på saltapparatene slik at de skal kunne brukes av private. Dette koster nærmere 100 000 kroner. Hans Olav Løens forslag er en langt enklere ombygging som bare koster om lag 6 500 kroner og kan utføres i løpet av få timer.

Samme mann er også blitt premiert for et forslag til sikring av kontakt og styringskabelen til saltspredere.

- Naturligvis er det artig å få en ekstra påskjønnelse for jobben du har gjort, mener Hans Olav Løen. På spørsmålet om Forslagsnemnda kan vente seg flere forslag fra hans side, er ikke svaret stort mer enn et lurt smil. Så da får vi bare vente og se, da....

Skifest

Snø, snø og mer snø! Lød det unisont fra landets værmeldere fredag 5. mars. Det stoppet allikevel ikke rundt 60 spreke SvB'ere fra å spenne på seg skia og legge innover i skogen på Konnerud for å delta i årets store skikonkurranse. En herlig, om kanskje ikke fartsfylt, kombinasjon av fysiske adspredelser, intellektuelle utfordringer og sosialt samvær.



Ikke alltid like lett for adm. og utbygging å gå i takt. Odd Nygård og Aud Thoresen strever seg gjennom parløpet.

Inne ved Steglevann ventet varmt drikke og pølsebål. Jentutten rigget seg til og Sæming inntok matstasjonen, mens "Trygve" flakset høyt gjennom luften ved hjelp av hoftegrep, skuldergrep, armgrep og andre finurlige kastemetoder.



TEKST OG FOTO:
KJERSTI DANIELSEN

Etterpå var det duket for tradisjonell sammenkomst i kantina på Vegkontoret. Her ble det også premieutdeling. Resultatet på dagen konkurranse var som følger:

1. Fredrik Nilsen og Anders Hagerup
2. Kristin Nævra og Per Olsson
3. Anne Gamborg og Per Ole Wanvik



Tre fornøyde debutanter f.v. Kari-Anne Narum, Anne Tønder og Gunn- Eva Jørgensen

GEIR HOLM GUNDERSEN
STRØMSKOGEN 48
3030 DRAMMEN

C

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

Veganlegget Haugastøl-Ustaoset-Geilo

TEKST:

OSKAR GJESTEMOEN

Etter at vegparsellen Hordaland fylkesgrense-Haugastøl var ferdig i 1928 kom selvsagt kravet om veg fra Haugastøl til Geilo.

Jernbanen hadde fra før bygget en transportveg fra Ustaoset og ned til endepunktet av bygdevegen vel tre kilometer ovenfor Geilo. Alt i budsjettforslaget for 1930-31 førte vegdirektøren opp 45 000 kroner til påbegynnelse av anlegget, men departementet sa foreløpig nei.

I 1932 ble Hærens Ingeniørvåpen satt inn i vegarbeide mellom Haugastøl og Ustaoset. Sønnenfjelske ingeniørregiment var den gang inndelt i en Sappørbataljon, Telegrafbataljon og brubataljon.

Først i 1935 bevilget Stortinget midler til å starte opp anlegget. Åpningen av vegparsellen ble feiret med pølser og øl i 1937. I den anledning ble det skrevet en sang på 15 vers. Ett av versene lyder slik.

*Handfaste karer fra Høgberg til Brenden
byrja å rigge seg til i en fart
Fart sku' det vara fra början til enden
det var de sams om, hver eneste kart.
Varsko her! Nå skal det bli slutt, sann
det som mangler av vegen er stutt, sann
Hundrede mannfolk skal skyte og bryte
så det skal høres fra Geilo til Voss.*



Steinstøttene står ved Steinvika Hp 20 km 12 - 13.

*Ett av mange arbeidslag som arbeidet mellom Ustaoset og Haugastøl i 1936:
F.v. smedguttene I. Almendingen,
smed H. Grøgård, vegformann O. Gjestemoen,
vegarbeidere S. Ellingsplass, A. Johansen,
E. Tangen, H. Hognerud og T. Bråten.*



Veganlegget Haugastøl - Ustaoset 1936