

# *Brobyggeren*

Nr. 2 - mai/2000 / 30.årgang



**Statens vegvesen**  
Buskerud





## Brobyggeren

### Bedriftsblad

for Statens vegvesen Buskerud  
Nr. 2, mai 2000  
30. årgang

### Redaktør

Kjell Wold  
Telefon: 32 21 45 47  
Mobil: 90 09 48 86  
kjell.wold@vegvesen.no

### Redaksjon

Inger Lise Sagmo  
Telefon: 32 21 45 48  
Kjersti Danielsen  
Telefon: 32 21 45 45

### Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Erik Lysenstøen

### Grafisk produksjon

Layout og repro:  
Jorunn Ebbestad Brun  
Trykk:  
Saturn Trykk as  
Opplag 1600

### Utgiver

Statens vegvesen  
Buskerud vegkontor,  
Tollbugt 2  
3044 Drammen  
www.vegvesen.no/buskerud

### Foto på omslaget

Snøbrøyting på Rv 50 Myrland  
Foto: Kjell Wold

### Neste nummer

Juli



## Nye tider - nye muligheter

Forandringer er ikke noen nytt i Statens vegvesen. I Buskerud har vi stolte tradisjoner på vegsiden helt siden sølvfunnet i Kongsbergområdet utløste byggingen av de første kjørevegene i Norge. Siden den tid har vi gjennomlevet både endringer i statsforfatninger, flere perioder med ufred og til og med okkupasjon - og økonomiske oppgangs- og nedgangstider. Men vegene ligger der fortsatt - og vil fortsatt være i bruk med en tidshorison som er videre foran oss enn historien bak oss.

Virksomheten vår er hele tiden styrt av varierende oppgaver, vær og vind, årstider, hendinger og til dels store svingninger i budsjettene våre. Vi har høy beredskap og god kapasitet til å håndtere slike endringer og usikkerheter.

Noen av de forandringsutfordringer vi står ovenfor nå er nye: Mens budsjetter og oppgaver tidligere har vokst fra år til år er etaten nå i den situasjon at kampen om samfunnsressursene er hardere og prioriteringene annerledes enn før - og ressurstilgangen dermed synkende. Vi kan ikke isolere Statens vegvesen fra samfunnet omkring oss. Vi må tilpasse oss nye krav og forventninger fra våre "eiere" - politikerne - og "kundene" - trafikantene.

Vår evne og kapasitet til å håndtere endringer og usikkerheter må vi derfor anvende i forhold til de nye utfordringene: Hvis ikke vi skal klare dette - hvem skulle da kunne løse slike utfordringer?

Utfordringen er derfor mer enn noen gang å se de nye mulighetene! Hvordan skal vi innrette vår egen organisasjon for å "få mere veg for pengene"? Hvordan kan vi utnytte ny teknologi, spesialisere utstyr og oppgaver, hvordan kan vi samhandle med andre, hvordan kan vi organisere vårt eget arbeid for å løse oppgavene våre bedre og billigere enn før?

Det er det Effektiviserings- og omstillingsprosjektet dreier seg om - og derfor er det viktig at alle er aktive medspillere.

Besøk rundt på arbeidsplasser i fylket gir inntrykk av at alle er opptatt av den effektiviserings- og omstillingsprosessen som nå foregår. Diskusjonene er til dels ganske friske - og tidvis også kritiske i forhold til det som foregår. Det er bra. På denne måten vil vi få fram de spørsmål som bidrar til å gjøre sluttresultatet bedre, ikke bare for Statens vegvesen og det samfunnet vi tjener men for hver enkelt medarbeider. For oss som er ledere for virksomheten er det ikke mulig å løse endringsoppgaven uten at alle deltar aktivt!

*Tore Braath*



Etter påske ble det endelig anleggsaktivitet på den nye E 134 i Øvre Eiker igjen. Strekningen fra Torespæren til Hegstad har stått så godt som ferdig i tre år, og brua uten tilknytningsveger på Torespæren og vegen som ender i en leirvoll på Hegstad, er etter hvert blitt berømte.

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

## Bygging av E 134 mot Kongsberg gjenopptatt



- Endelig kan vegen bygges videre, konstaterer prosjektleder Svein Sønju.

En forskotteringsavtale mellom Buskerud fylkeskommune, Øvre Eiker og Kongsberg kommune, samt næringslivet i Kongsberg, har gjort det mulig å gjenoppta byggingen mot Kongsberg framfor å bygge en midlertidig nedføring fra Hegstad til Fiskumsletta. I alt bidrar disse med 90

millioner kroner, som staten skal tilbakebetale i løpet av 2003 og 2004.

### Delvis i egenregi

Det ni kilometer lange gjenstående veganlegget er delt inn i to deler: Fra Hegstad til Dunserudhagen ovenfor Darbu, og derfra til Damåsen. Fram til november i år er det grovarbeider - rydding etter hogst, fjellsprenging, masseforflytning og legging av stikkrenner - som skal pågå på den førstnevnte strekningen. Dette arbeidet skal utføres av den nyopprettede regionale anleggsstyrken i Region sør. All byggeplanlegging på prosjektet har Statens vegvesen Oppland ansvar for, og de vil dermed fungere som prosjektets hovedkonsulent.

Prosjektkontoret på Darbu skal etter hvert bemannes med seks tilsatte i tillegg til prosjektleder Svein Sønju. Han forteller at hele prosjektet er kostnadsberegnet til 230 millioner kroner, og total lengde fra Torespæren til Damåsen er 13 kilometer. Fire kilometer står ferdig, bare et slitelag med asfalt mangler, samt ferdigstilling av kryssområdet ved Skjøl/Torespæren. Totalt skal det bygges femten betong-

konstruksjoner, det vil si bruer, underganger og ei overgangsbru.

### Bygging i skog og mark

- Anlegget ligger lett i terrenget som i stor grad består av skog og utmark. På første del, mellom Hegstad og Dunserudhagen, må noe fjellsprenging og utjevning av skråninger utføres, men ikke spesielt mye. Andre del er litt mer komplisert med større variasjoner i terrenget. En av de positive sidene ved anlegget er at vi i liten grad berører dyrka mark, sier Svein Sønju.

Krysningspunkter for dyr, mennesker og maskiner, samt forming av terrenget langs vegen for å dempe støy, er eksempler på tiltak for å redusere ulempene ved vegbyggingen.

Det skal settes opp viltgjerder langs tolv kilometer av strekningen, og når vegen åpner høsten 2002, er Lundebakkene, strekningen forbi Basserud og for ikke å glemme Kreklingundergangen ikke lenger flaskehals og trafikkfarlige punkter på europavegnettet.



Møledammen bru over Dørja elv har vært siste stopp for veganlegget i tre år.



- Vi har en god intranettløsning den dagen hver enkelt av oss opplever Vegveven som et verktøy skreddersydd for vårt individuelle informasjonsbehov. Utsagnet kommer fra Arild Marthinussen, leder for Vegvevenprosjektet på etatsnivå og den lokale Vegvevgruppen i Buskerud. 10. april ble Buskeruddelen av Vegvevenets nye intranett lansert.

## Vegveven - et raskere, bedre og mer effektivt verktøy

TEKST: INGER LISE SAGMO  
FOTO: KJELL WOLD

Med det ganske ambisiøse målet for øye, må første utgave av Vegveven anses som kun en spedit begynnelse. Deler av innholdet var overført fra Buskeruds gamle intranett, mens brukerne også ble introdusert for nye tjenester. Blant annet er intern nyhetspublisering overført til Veven fra meldingsbladet Kråkeposten. I tillegg kommer tilgang til enkelte tjenester på etatsnivå, det vil si tjenester som eies, lages og oppdateres av Vegdirektoratet.

### Eier eget innhold

Selve systemet Vegveven eies lokalt av administrasjonssjefen, men innholdet er det den enkelte faglig ansvarlige som eier: Innkjøpsseksjonen legger ut og oppdaterer informasjon om avtaler og innkjøpsreglement, personalseksjonen har ansvar for generell informasjon til nytilsatte og informasjonstjenesten har redaksjonelt ansvar for nyhetspubliseringen på fylkesnivå. I utgangspunktet kan hvem som helst legge ut informasjon på Vegveven. Om en seksjon eller et prosjekt ønsker å legge ut innhold på Veven, må imidlertid tjenesten godkjennes av

avdelingsleder på samme måte som om det skulle vært kunngjort via andre kanaler.

For å styre og samordne innholdet på Vegveven, er det opprettet en gruppe med representanter fra hver avdeling som fungerer som et rådgivende og administrativt forum. De skal blant annet bidra til en best mulig struktur på Veven slik at innhold havner på riktig nivå - det være seg etatsnivå (Statens vegvesen), fylkesnivå (Statens vegvesen Buskerud), avdelingsnivå eller prosjektnivå. Dette er avgjørende for hvor stor effektiviseringsgevinst vi klarer å hente ut av løsningen. Jo flere tjenester vi får løftet opp på etatsnivå, jo bedre. Tjenester som samtlige fylker har nytte av eller behov for, skal legges ut på etatsnivå og kun oppdateres av én informasjonseier - istedenfor at samme jobb gjøres i alle de 19 fylkene.

### Utfordringer og muligheter

For den enkelte bruker åpner Vegveven for nye samarbeidsformer.

- Fag- eller prosjektweber er virtuelle rom som grupper som ønsker å dele informasjon kan opprette. I midten av april var et par allerede i drift,

og totalt er rundt tjue under utvikling, sier prosjektleder Arild Marthinussen.

Å bruke Vegveven som informasjonskanal medfører i større eller mindre grad endringer i måten å arbeide og tenke på. For de som legger ut informasjon på Vegveven er rutinemessig oppdatering en forutsetning for tjenestens nytteverdi og troverdighet. Hvor stort oppdateringsbehovet er, og hvor mye ressurser det vil kreve, må vurderes nøye før en tjeneste lanseres. Dersom en tjeneste blir forsømt av eieren ved at innhold for eksempel ikke oppdateres, kan den i ytterste konsekvens bli fjernet.

### Flere sentrale tjenester på trappene

I Vegdirektoratet arbeides det med utvikling av flere sentrale tjenester, blant annet håndbøker og sentrale kurs- og opplæringstiltak. Tanken er at alle håndbøker skal legges ut og oppdateres på Vegveven. Kurs- og opplæringsplaner er allerede lagt ut på Veven som en oversikt, trinn to består av en påmeldingsmodul. En ekstern telefonkatalog blir etter hvert også å finne på Veven. Slik vil vi trolig spare betydelige summer på 180-oppringinger.



Tilsynelatende rolige, men spente på mottakelsen likevel! Vegvevgruppen i Buskerud består av Willy Bakken (trafikk) og Inger Lise Sagmo (info/vegsjefens stab). Foran: Arild Marthinussen.





v. Else Wærsted (produksjon), Trond Olsen (utbygging), leder av etatsprosjektet og lokal Vegvevgruppe.

I Vegveven ligger også muligheter for å benytte en såkalt WAP-modul - noe av det "hotteste" innen overføring av web-basert informasjon til mobiltelefon i dag.

- Styringsgruppen for etatsprosjektet har bedt oss utarbeide en plan for et WAP-pilotprosjekt. Denne modulen kan være spesielt interessant for produksjonsavdelingene, i og med at informasjon raskt kan spres til mange via mobiltelefonen - noe svært mange allerede bruker i dag, forteller Arild Marthinussen.

### Effektive med Vegveven

I tillegg til at Buskerud har leid ut Arild Marthinussen på nærmest full tid til å lede etatsprosjektet, samt at administrasjonssjef Hans Jan Håkonsen sitter i styringsgruppen, er vi også inne på driftssiden. Vegvev-serveren er fysisk plassert i Buskerud slik at vår IT-seksjon har det fulle og hele driftsansvar for denne. Forutsettningene for at Vegveven etter hvert skal bli et nyttig verktøy for stadig flere i Statens vegvesen Buskerud, burde derfor være svært gode.

- Hvilke forhåpninger har du til hvordan Vegveven fungerer om et års tid, Arild Marthinussen?

- For det første håper jeg at vi har utviklet en litt annen kultur i forhold til informasjonshenting - at vi er blitt flinkere til å oppsøke det vi har behov for og som er tilgjengelig på Vegveven framfor at vi får alt tilsendt pr. papir eller e-post slik vi gjør i dag. For det andre håper jeg vi har klart å skape større forståelse for forskjellen på e-post og intranett. Siden vi hittil har manglet en god intranettløsning, har resultatet blitt at e-post brukes til å sende meldinger til store grupper. Ett problem er at mange får store mengder e-post som overhodet ikke angår dem, et annet problem er at slike gruppesendinger er en stor belastning for nettverket, forklarer Arild Marthinussen. Og for ha gjort det klart en gang for alle: E-post er ment for én til én eller én til få, mens intranett er tiltenkt formidling av informasjon fra én til mange.

- Forøvrig håper jeg at vi om et års tid ser klare gevinster av at Statens vegvesen har tatt i bruk og utnyttet mulighetene som ligger i Vegveven, sier Arild Marthinussen.

## KJAPPE trafikk gutter

TEKST OG FOTO:  
WILLY BAKKEN

Så fikk de endelig rast fra seg for en stund, de syv på trafikavdelingen som deltok i firmacup i Gokart-kjøring forleden.

Etter at en håndfull fartsgale på avdelingen dristet seg til et besøk ved Drammen Gokartsenter, ble interessen for denne adrenalinutløsende virksomheten virkelig vakt til live.

Olsens Driving team så dagens lys.

Dette igjen resulterte i at de «frelste» ble invitert til mesterskapskjøring.

Konkurransen gikk ut på at syv personer skulle kjøre Gokart i to timer. Det laget som gjennomførte flest runder i løpet av disse to timene, ble vinnere.

Fire lag stilte på startstreken, og det ble ganske raskt avslørt hvem som hadde bedrevet dette tidligere. Selv om det ikke skortet på viljen til å vinne, avslørte løpet etter hvert at noen flere treningsrunder for «The Olsendrivere» ikke hadde vært å forakte.

Etter at løpet var flagget av og TV-reporterne hadde fått sine intervjuer,

var det en stolt lagleder, Erling Rustad, som sammen med sitt team kunne klatre opp på prispallen for å motta sine bronsemedaljer.

Og dagen etter var det enkelte som stilte på jobb med svært så ømme armmuskler. Ikke så rart det kanskje etter til sammen 344 runder i en Gokart.





I løpet av året vil det være 24 undersjøiske vegtunneler i drift i Norge. - Oslofjordtunnelen blir den best utstyrte i forhold til trafiksikkerhet, sier prosjektleder Eirik Øvstedal.

## Mer sikkerhet i Oslofjordtunnelen



Prosjektleder Eirik Øvstedal mener sikkerheten er godt ivaretatt i Oslofjordtunnelen.

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Diskusjonen om videoovervåking og en hissig brannsjef i Frogn til tross: Den 7,2 km lange tunnelen under fjorden fra Hurum til Drøbak får betydelig mer sikkerhetsutrustning enn de internasjonale kravene til risikostandarder tilsier, forsikrer Øvstedal. Og i tillegg til en lang liste med sikkerhetsutstyr som nesten fyller alfabetet, skal Vegdirektoratet og prosjektet i mai vurdere et trafikkregistreringssystem med digitale kameraer som knipser alle biler på veg inn og ut av tunnelen på hver side med direkte link til VTS i Oslo og en terminal på bomstasjonen i Frogn.

- Jeg registrerer at brannsjefene i både Røyken og Hurum er meget godt tilfreds med opplegget. Det samme håper og tror jeg brannsjefen i Follo kommer fram til etterhvert også, sier Eirik Øvstedal. Sikkerheten i Oslofjordtunnelen er meget høyt prioritert. Mellom 20 og 30 millioner kroner er lagt ned i trafiksikkerhet, tiltak som må tilfredstille strenge internasjonale krav til sikkerhet. Brann- og kjedekollisjoner er marerittet for de med driftsansvar i vegtunneler. Men ulykkesstatistikken i Norge så langt taler til vegtunnelenes fordel.

Alt i 1995 startet samarbeidet mellom Statens vegvesen og brannvesenet i Follo om sikkerheten i Oslofjordtunnelen. Før åpningen i månedskiftet juni/juli i år skal det holdes fire øvelser for å teste beredskapen og utstyret. Også sentralsykehusene i

Drammen og Akershus er med i sikkerhetsarbeidet.

- Ingen ting er absolutt i forhold til sikkerhet, men jeg er trygg på at sikkerheten i Oslofjordtunnelen er meget godt ivaretatt, sier Øvstedal før han serverer følgende "smørbrødtype":

### Sikkerhetstiltakene:

- Rømningslys hver 50 meter (ikke krav)
- Brannslukkingsapparater hver 125 meter (2x6 kilos flasker) totalt ca. 100
- Brannkummer/hydranter - 14 stk. (3-8km) (ikke krav)
- Nødtelefoner - hver 250 meter
- Nødskilt - viser til nærmeste utgang
- Lyssignal - ved innkjøring
- Automatiske bommer (stengt for innkjøring/åpen for utkjøring)
- Overvåkingskameraer - trafikk tellere (digitale bilder) av biler ut og inn av tunnelen direkte til VTS Oslo og terminal på bomstasjonen
- Radiosamband for utrykningsetatene
- Radio NRK P1
- Havarinisjer - hver 500 meter (3x30 meter) 7-8 stk., personbiler kan snu
- Snunisjer - 4 stk. 5x14 meter, store kjøretøyer kan snu
- Rømningsveg - tverrslag/tunnel 2 km fra inngang Hurum
- Mobiltelefon - GSM hele prosjektet 27 km
- Nødstrøm UPS - batteripakker i tekniske rom til hovedlys også i taket
- Kontroll kjøretøyhøyde (4,6 meter)
- Ventilasjonsanlegg - 34 vifter, reversibelt
- Vindmålere - retning/hastighet
- Variable tekstsiltak
- Fargeseksjoner i tunnelen og lysbilder for å dempe monotonien
- Tre felts veg gjennom hele tunnelen





34 kraftige, reversible vifter som dette skal sørge for god gjennomlufting og frisk luft i tunnelen.



Brannslukkingsapparater og nødtelefon som dette blir det mange av gjennom hele tunnelen.



Rømningslys hver 50 meter

Trafikkavdelingen er omorganisert, men hvordan går effektiviserings- og omstillingsarbeidet i Statens vegvesen Buskerud i andre avdelinger? Brobyggeren gir en kort statusrapport av situasjonen før påsken 2000:

## E/O

# meg her .. og nå

TEKST: KJELL WOLD

### Utbygging

- I samsvar med medbestemmel-sesavtalen har vårt omorganiseringsarbeid blitt liggende "død" en tid. Ledelsen har invitert de tillitsvalgte til å komme fram til en "uenighetsprotokoll" for å vise hvilke tema man er uenige om og iverksette det man er enige om. Organisasjonene ønsker pr. i dag ikke å ta stilling til enkelttema før effekten av tidligere omorganiseringer, spesialisering med mere er klarlagt. Videre framdrift i organisasjonsstrukturen på utbygging er derfor usikker, forteller seksjonsleder Ingunn Foss.

Siden framdriften for E/O-arbeidet er usikker, vil utbyggingsavdelingen sette fokus på alle de gode effektiviseringsforslagene som ble fremmet gjennom gruppearbeidet sist høst. Etterarbeid med føringsnotatet: Vegdirektoratet var skeptiske til forslaget om en bemanning på 90 i 2003. Utbygging må vise konsekvenser for direktoratet dersom bemanningen reduseres til 75 og 50. Avdelingsledelsen jobber nå med scenarier for slike nedbemanninger i 2003 med tilhørende konsekvenser. Analysen skal rapporteres til Vegdirektoratet 2. tertial i år.

### Produksjon

- E/O-prosjektet vårt ledes av Arild Nyborg, forteller produksjons-sjef Tore Braaten, som i Nyborgs fravær gir denne statusrapporten:

- Vår E/O-gruppe med undergrupper arbeider mot to frister i vår. E/O-gruppa har frist 1. mai, produksjonsstrategigruppa 15. juni. E/O-gruppa legger fram en rapport med forslag til organisering og bemanning av produksjonsavdelingen, som forutsettes tre i kraft 1/1 2001. Når det gjelder svar på føringsnotatet og tilbakemeldinger til Vegdirektoratet skjer det ved 1. og

2. tertialrapport i år. Også det landsdekkende, sentrale omstillingsprosjektet for verksted- og maskin har kommet så langt at vi begynner å få de innspill vi trenger. Det forberedes møteserier og informasjonsopplegg for presentasjon av arbeidsgruppens forslag.

### Administrasjon

- Effektiviseringsgevinsten skal for vår avdeling synliggjøres gjennom en redusert budsjettramme. For 2000 følger vi målsettingen i føringsnotatet og tilpasser organisasjonen til det volum reduksjonen tilsier. Det skal ikke gi seg utslag i reduserte tjenester eller kvalitet, forteller administrasjonssjef Hans Jan Håkonsen. Avdelingen ser også på mulige omorganiseringer og har tidligere varslet reduksjon i antall seksjoner. Etter Hovedavtalemøtet synes de omforente løsninger å være lite egnet til å oppnå noen stor gevinst. Dertil kommer at det nå er en dialog på gang blant enkelte fylker i region Sør om fremtidig organisering av administrasjonsavdelingene. Mulig omorganisering blir ikke gjennomført før disse avklaringene er avsluttet, tidligst i 2001.

### Ledelse

- I forbindelse med E/O-prosjektet har Vegdirektoratet arrangert regionale konferanser for ledergruppene ved hvert vegkontor. Ledergruppa i Buskerud var på konferanse om endringsledelse 30. og 31. mars med resten av region Sør der vi nå hører hjemme. I løpet av konferansen ble det blant annet definert en del aktuelle problemstillinger i E/O-sammenheng i Buskerud som ledergruppa skal arbeide videre i et internt lederseminar i mai, sier stabssjef Gerhard Hjelbak.



# Vel blåst, SNØMENN!

*Vinteren 1999/2000 var alle tiders rekordvinter for snømennene på Myrland. Riksveg 50 Hol-Aurland har aldri vært kolonnekjørt så mange timer som denne vinteren.*

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD



*Trangt om plassen på Rv 50 vinterstid, når en stor trailer skal passere brøytemannskapene.*



*Brøytesjåfør Kåre Kleven "in action". - Et trivelig jobb tross mange og lange timer innimellom, forsikrer han.*

- Jeg kan i alle fall ikke huske verre ruskevær enn dette, forteller brøytesjåfør Kåre Kleven. Han er riktignok "fersking" på Rv 50, men har i mange år før han begynte på Myrland i 1997 kjørt brøytebil på Rv 7 over Hardangervidda.

- Det lengste jeg kan huske Rv 50 har vært sammenhengende stengt i vinter er 30 timer. Det har ikke snødd all verden denne vinteren, men det har blåst og føyet noe aldeles enormt, forteller den sindige sjåføren.

Når Kleven loser Brobyggerens utsendte på en brøyte- og frestur innover mot Geiteryggtunnelen denne torsdags morgenen i mars er det ganske stille. Vegen er åpen, været er overskyet og vinden ganske laber.

- Men her inne skifter det fort og voldsomt. En tur fram og tilbake til grenseskillet mot Sogn, en tur på snaue 25 km en veg, kan være svært forskjellig. Rolig en





veg for plutselig å møte styggværet på tilbaketuren for eksempel. Slik har det vært mye i vinter, mye mer enn noen gang tidligere vi kan huske.

Lenge før 1. april var 500 timer kolonnekjøring på Rv 50 passert. Den verste vinteren på denne fjellovergangen på 90-tallet var 1994/95 med 429 timer. Avdelingsingeniør Ole Karterud berømmer innsatsen til brøytemannskapene både på Myrland og de andre fjellovergangene i Hallingdal denne vinteren.

- Den ekstreme vinteren har vært en tøff og hard prøve for mannskapene, forteller Karterud.

- Det spesielle med uværet og den kraftige vinden denne vinteren er nok at den både har vært mer langvarig og hyppigere enn noe år jeg kan huske, sier Kåre Kleven. Siden nyttår har det nesten ikke vært en eneste helg med godvær.

*Snøgjengen på Myrland på formiddagsskiftet en torsdag i mars: B.f.v. fresekjørerene Hermann Rabbestøl og Geir Aile Tafford, F.f.v. reparatør Arne Storeskar, brøytesjåfør Kåre Kleven, reparatør Trygve Hagen og avdelingsingeniør Ole Karterud.*



*Kjempehøye skavler som dette er det mange av på Rv 50 selv om det ikke har vært en spesielt snørik vinter. Men det har vært mye av'n "Ludviks" nordavind fra alle kanter".*





# Sommeraksjoner

Også denne sommeren vil bli preget av ulike aksjoner i fylket.

*Også denne sommeren vil bli preget av ulike trafikksikkerhetsaksjoner i kongeriket. Det er i alt fire ulike tema som settes på dagsorden og med forskjellige målgrupper.*

TEKST: WILLY BAKKEN

FOTO: CHRISTIAN STRAND

10

## Sykkel for livet

Det hele dras i gang 1. mai med aksjonen «Sykkel for livet». Målgruppen her er menn i 30 - 40-årsalderen som både er bilister og syklister. Hensikten med kampanjen er å bedre samspillet mellom syklende og kjørende, og dermed reduseres antall sykkelulykker. Aksjonene skal vare fram til 15. august, men vi satser på mest "trøkk" i den første mai-uka. Nytt i år er blant annet at Statens vegvesen sat-

ser på TV som medium. En TV-spot vil bli sendt på flere TV-kanaler i uke 18, også på lokalt TV i Buskerud.

## Bilbeltekampanjen

Denne er et landsomfattende samarbeidsprosjekt der Norges Automobilforbund, Gjensidige, Trygg Trafikk og politiet er medaktører. Kontroller, med spesielt vekt på bruk av bilbelte, vil bli gjennomført av politiet og Vegvesenet gjennom hele sommerhalvåret. Hovedfokus på aksjonen vil bli satt i uke 23. I løpet av denne vil det blant annet bli gjennomført bilbeltetellinger, samt gitt informasjon til en mengde bilister på forskjellige steder rundt om i fylket.

## Senk farten

Denne er en gjentakelse av fjorårets aksjon, der E 134 fra Drammen til Telemark grense og Rv 7 gjennom Hallingdal, er strekninger der fartsnivået spesielt vil bli fokusert. Tilsvarende aksjonsstrekninger er plukket ut i

de øvrige fylkene i landet. Aksjonen gjennomføres av Vegvesenet, Utrykningspolitiet og lokale politidistrikt. Starttidspunkt er 9. juni.

I tillegg til en rekke fartskontroller, vil det bli gjennomført kontroller med fokus på rus, bruk av verneutstyr og kontroller som retter seg mot atferd i trafikken. Hovedmålgruppen for denne aksjonen er menn mellom 35 og 55 år. Undersøkelser viser nemlig at det er i denne aldersgruppen vil finne bilførere som utmerker seg som litt for raske i trafikken.

## Seksåringer på skoleveg

Aksjonen settes i gang før skolestart til høsten, ca. 15. august. Som tidligere er hensikten med denne aksjonen å sikre at barna kommer seg trygt til og fra skolen, spesielt gjelder det de yngste aldersgruppene. Tjenestemenn både fra politi og Vegvesenet vil besøke skoleklasser for å dele ut informasjonsmaterieill til de unge.



## Nasjonal verneplan, delplan 2:

## Elleve forslag til verneverdige vegger og bruer

Lierbakkene, omkjøringsvegen rundt Hønefoss og rasteplassen på Gulsvik står alle på listen over Statens vegvesen Buskeruds foreløpige forslag til hva som bør inngå i en nasjonal verneplan for perioden 1960 og fram til i dag.

TEKST: INGER LISE SAGMO  
FOTO: KJERSTI NUMMEDAL

Statens vegvesen har siden 1998 jobbet med en nasjonal verneplan for vegger, bruer og vegrelaterte vegminner. Det skal lages tre delplaner, og mens delplan 1 omfatter perioden 1537-1960, er årene fra 1960 og fram til i dag tema for delplan 2. Foreløpige forslag til Buskerudobjekter i delplan 2 er nå valgt ut og sendt inn til Vegdi-

rektoratet, som skal vurdere og sammenstille innkomne forslag fra alle fylkene.

Det er imidlertid viktig å understreke at det bare dreier seg om en foreløpig liste. Neste steg er å foreta grundige registreringer - det vil si innsamling av all dokumentasjon

som måtte finnes om objektene. Resultatene av denne kartleggingen kan eventuelt føre til at noen kanskje ikke er så aktuelle likevel. Form for bevaring er heller ikke vurdert ennå, men vil komme på et senere tidspunkt.



Krokksund bru er et eksempel på hvordan en gammel løsning er bevart, men videreutviklet for å tilfredsstille nye behov.

E 18	Lierbakkene Toplankryss, Kirkelinna	1967-71 1967	Tidstypisk innen vegplanlegging og -bygging nasjonalt. Sammen med rester av første kjøreveg mellom Drammen og Christiania fra ca. 1600 (Paradisbakkene) og Rv 289 (de gamle Lierbakkene), danner motorvegen et vegmiljø og gir et sammenfattende bilde av utviklingen over en periode på 350 år
E 16	Omlegging, Sundvollen Krokksund bru	1960-årene Ca. 1975	Spesielle kulturminner, og bl.a. tidstypisk når det gjelder bevaring og videreutvikling av gamle løsninger for nye behov
	Omkjøringsveg Hønefoss, Ringerike sykehus - Nymoen	1983	Tidstypiske utviklingstrekk - differensiert vegnett. Endring og utvikling - løsninger ut ifra ny kompetanse (geoteknikk - marine/fluviale avsetninger)
	Norderhov, toplankryss med "park and ride"	1990-årene	Typisk for utviklingstrekk i perioden: Forbedre trafiksikkerhet/tilrettelegging for kollektivtrafikk. Løsning tilpasset eksisterende vegnett. God lesbarhet/pedagogisk potensiale
Rv 7	Omkjøringsveg Gulsvik, inkludert rasteplass	1964/1980	Første omkjøringsveg i fylket. Tidlig rasteplass. Utprøving av løsninger rettet mot framkommelighet/trafikantservice som senere ble tidstypisk for fylket og regionen.
	Flå, miljøprioritert gjennomkjøring Gatetun, Nesbyen	1998 1970	Tidstypisk, alternativ til omkjøringsveg. Første "miljøgate". Mulig at bare deler er aktuelt på grunn av endringer av opprinnelig løsning.
Rv 35	Gang- og sykkelveg, arm til Veien	1971	Første "profesjonelle" gang- og sykkelveg. Normgivende, og markerer overgang til et sterkere engasjement for fotgjengere langs riks- og fylkesveger.
Rv 40	Dagalifjell	1970	Tidstypisk tilpasset løsning, kreativ utbygging av høyfjellsveg
Rv 284	Vikersund bru	1900/96	Ny bru bygget på gamle pilarer, bevaring og harmonisering
Rv 287	Hørja bru, Sigdal	1960-årene	Prefabrikkert bru, Buskerudmodell utviklet for raskt å kunne skifte ut for svake overbygninger på småbruer.



## Del II:

# Kreftingsgate skulle stått ferdig i 1994

*I vegplanperioden 1990-93 ble det satt av 44 millioner kroner til ny Kreftingsgate og undergang på Grønland. 12 millioner ble bevilget for oppstart i 1992. Vegen skulle stå ferdig i 1994. Men Drammen kommune ville selv utsette prosjektet, og Vegvesenet sa ja.*

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

I arbeidet med Transportplan Drammen mente kommunen det var viktigere å få fram Bragernesparsellen samtidig med ny E 134 Drammen-Mjøndalen som første del av vegpakken. Transportplanarbeidet fikk også Drammen til å utsette behandlingen av reguleringsplanen for ny Konnerudnedføring, som vegkontoret oversendte kommunen i 1990. Drammen bystyre hadde selv i 1987 vedtatt trasé for ny veg til Konnerud. Som viktig tilknytningsveg både til ny E 134 og sentrumsring Drammen, var det opprinnelig meningen at Konnerudnedføringen skulle bygges tidliger. Derfor er det både ironisk og beklagelig at Drammen kommune i dag ikke kan få ferdig planene for ny Konnerudnedføring og Kreftingsgate fort nok.

Arbeidet med Transportplanen fra slutten av 80-tallet til tidlig på 90-tallet endret både kommunens og Vegvesenets fokus på vegpakken og utbyggingssrekkefølgen. Grønland var tidlig på 90-tallet et rent industriområde i sanering og ikke et potensielt byutviklingsområde som i dag. Vegvesenet fulgte Drammens anbefaling om å la planene om Kreftingsgate og ny Konnerudveg ligge. Resultatet er at vi nå i år 2000 må miljørevidere Kreftingsgate-planen, mens ny Konnerudveg må konsekvensutredes og valg av trasé må vurderes helt på nytt.

**Hvor langt planene om Kreftingsgate var kommet tidlig på 90-tallet og hvor nær byggestart en var går fram av Stortingets budsjettproposisjon 1. for 1991-92: "Anlegget er omtalt i St.prop 1. 1990-91. Prosjektet er tilknytningveg for foreslått hovedvegnett i Drammen og i sin helhet forut-**

**satt finansiert over statsbudsjettet.... Det foreslås 8,8 millioner kroner (senere justert til 12 millioner kroner) i 1992. Anlegget ventes åpnet for trafikk i 1994 (!)**

Hvor de 12 millioner kroner bevilget til Kreftingsgate i 1992 havnet, går fram av St.prop 1. 1992-93: Med fradrag for medgatte prosjekteringskostnader (to millioner kroner) gjenstår ti millioner kroner som brukes til forsterkningsarbeider på Rv 7 i Hallingdal og forsering av omkjøringsveg Rv 40 Hvitvingfoss.

Det var også mye politisk dramatik i Drammen i første runde av debatten om valg av ny trasé for Konnerudnedføringen. Bystyret vedtok i 1987 traseen under Tårnveien og langs den såkalte morenelinjen ned til Øvre Sund. Gulskogen bydelsutvalg med Høyre og Ap i spissen ville ha en annen løsning lenger vest i bydelen, utenom de tettest befolkede boligområdene. I protest mot det de mente var en overkjøring fra bystyret mot lokalbefolkningen på Gulskogen, la hele utvalget ned sine verv i protest. Hadde Drammen kommune behandlet og godkjent reguleringsplanen for Konnerudvegen i 1990, kan det også hende at den viktige vegen til Drammens største bydel hadde ligget bedre an enn tilfellet er i dag. Da vegpakken ble godkjent i Stortinget var forutsetningen at Konnerudvegen skulle bompengefinansieres fra Kjellstadbommen. Nå snaue to år før bommen legges ned er det trolig ikke mer enn 100-150 millioner bompengekroner igjen til vegen, som i dag har en langt høyere pris enn de om lag 300 millioner kroner den ble beregnet å koste for ti år siden.

## 3 x så mange veg-kroner til Drammen

Man kan si veldig mye om Vegpakke Drammen og vegbevilgninger til Buskerud. Men en ting kan ikke underslås: De nakne fakta om hva som faktisk er bevilget og brukt til vegbygging i Buskerud de siste 10-15 årene. I det perspektivet kommer Drammen fenomenalt godt ut de siste årene.

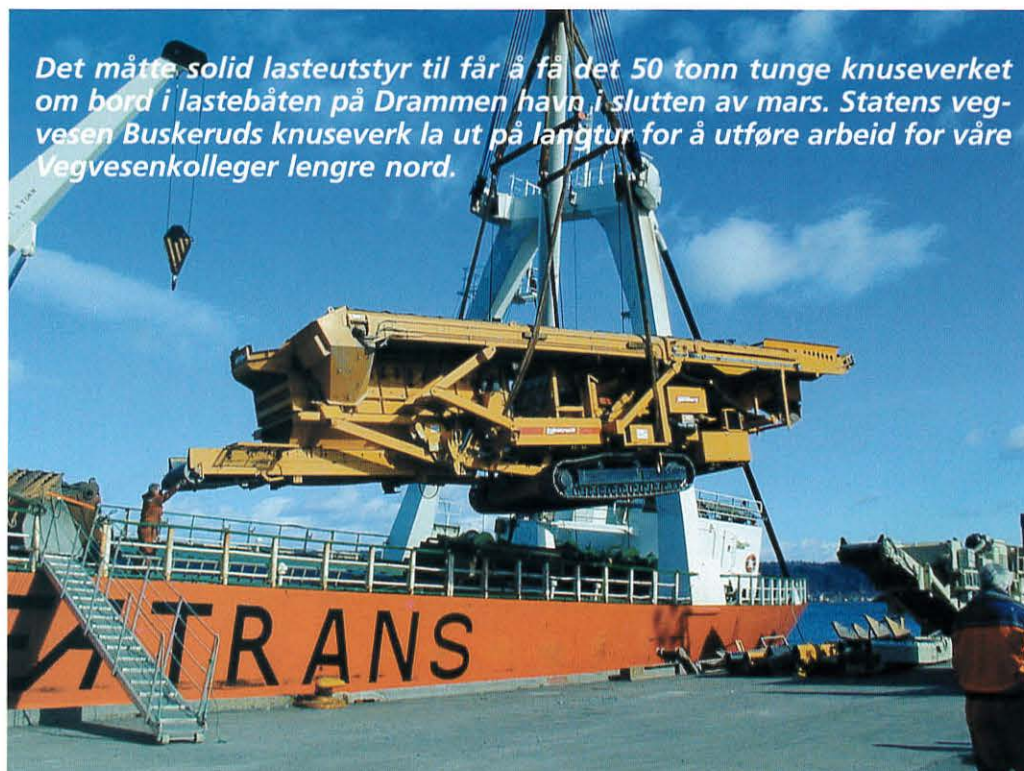
Mens det i perioden 1985-1990 bare ble bevilget om lag 100-120 millioner kroner årlig til nye veger i hele Buskerud, ble det på siste halvdel av 1990-årene bevilget gjennomsnittlig 300 millioner kroner hvert år bare til vegutbygging i Drammen.

Vegpakke Drammen har i fireårsperioden 1996-1999 fått 1,1 milliarder kroner. I samme fireårsperiode ti år tidligere (1986-89) ble det bevilget vel 400 millioner kroner til vegbygging over hele fylket.

Når/hvis Vegpakke Drammen en gang blir ferdig om 10-15 år vil det på vel ti enkeltprosjekter være brukt mellom fire og fem milliarder kroner på nye veger bare i Drammensgryta. Det er tre-fire ganger prisen på Oslofjordforbindelsen.

Hvor mange nye veger utenom Kongsberg, forbi Sollihøgda, Sokna-Ørgenvika, Ramsrudhellinga, Kvisla-stigningene og andre vegutbedringer i for eksempel Sigdal og Numedal en kunne fått for de vegpakkepengene, kan tålmodige buskerudværingene utenfor Drammen bare undres på. Når kommer Buskerud-opprøret mot Vegpakke Drammen?





Det måtte solid lasteutstyr til for å få det 50 tonn tunge knuseverket om bord i lastebåten på Drammen havn i slutten av mars. Statens vegvesen Buskeruds knuseverk la ut på langtur for å utføre arbeid for våre Vegvesenkolleger lengre nord.

Knuseverket ble fraktet med båt fra Drammen til Bodø - her fra lastingen på Drammen Havn.

## Knuseverk *i nordveg*

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: RUNE LIEN

Fire dager senere nådde knuseverket Bodø, og dagen etter ankom verket Moskenes, ytterst ute i Lofoten mellom Reine og Å. Der skal verket brukes på et rassikringsprosjekt som blant annet består av to tunneler og noe veg i dagen. Totalt skal rundt 42 000 kbm stein knuses.

- Vi regner med at jobben kommer til å ta rundt tre måneder, forteller fungerende seksjonsleder for spesialproduksjon i Buskerud, Rune Lien. På spørsmål om hvorfor akkurat vi fikk jobben, svarer han at Vegvesenet i Nordland gjerne ville benytte gult utstyr (det vil si Vegvesenutstyr), og at

Buskeruds knuseverk var mest egnet til akkurat denne jobben.

Knuseverket betjenes til enhver tid av to personer. I første del av perioden vil trolig tre mann jobbe på såkalt Nordsjøordning, det vil si to uker på jobb og en uke fri.

## Redningsøvelse i Bragerneestunnelen

TEKST: KJELL WOLD

FOTO: INGER LISE SAGMO

Rett før påske var tunnelinngangen på Brakerøya igjen full av utrykningskjøretøyer. Men nå kom det hverken røyk ut av tunnelen eller kraftige eksplosjoner. Det var bare en øvelse, ni og en halv måned etter arbeidsulykken som kostet tre menneskeliv. Selmer ASA holdt øvelse i samarbeid med Statens vegvesen Buskerud og Arbeidstilsynet. Byens redningsetater deltok også, brannvesen, ambulanse og politi. Det ble en nyttig redningsøvelse etter en tenkt arbeids-

ulykke, der en hjullaster hadde kjørt på og skadet to personer snaue 200 meter inne i tunnelen.

For noen vekket det også sterke minner. Både politifolk og Selmer-ansatte som opplevde ulykken i juni 1999 på nært hold deltok i redningsøvelsen.

- En spesiell opplevelse for mange, sa verneleder Stine Larsen i Selmer ASA. Hun tror redningsøvelsen var nyttig for alle parter. Før Bragerneestunnelen åpner om to år skal det trolig holdes en større øvelse til.



Brannvesenets redningsbil på veg inn i Bragerneestunnelen. Heldigvis - denne gangen bare en øvelse.





## INNBLIKK i læringesituasjonen

To av Buskeruds fire lærlinger deltok på samlingen: F.v. Personalrådgiver Katja Furnes, vegsjef Eva Solvi, Vegard Hestdalen, maskinfører og Vegar Hagberg, reparatør på tunge kjøretøy, Solbergmoen

- Jeg tror det er veldig nyttig at vi har en samling der vi kun setter søkelys på lærlingeproblematikken. Tidligere er dette temaet som regel tatt opp i sammenheng med mange andre tema, sier personalrådgiver Katja Furnes. Personalseksjonen har en koordineringsrolle overfor lærlinger, faglig ansvarlige og instruktører. Målet med lærlingesamlingen var å finne ut mer om hvordan det egentlig er å være lærling i Statens vegvesen og å få tips om hvordan vi kan få tak i flere.

- Innspillene fra lærlingene går på at vi er nødt til å vise oss fra en "friskere" side dersom vi skal klare å rekruttere flere lærlinger. Vi må også bli flinkere til å synliggjøre bredde og

ikke minst fordeler ved at vi for eksempel kan tilby videre- og etterutdanning for de som viser interesse og engasjement, forteller Katja Furnes.

### Vil lage mal for oppfølging

Samlingen var både for lærlingene og deres instruktører, det vil si de som har oppfølgingsansvar, med både separate og felles "timer". Hvor godt samarbeidet mellom lærlinger og instruktører fungerer i det daglige liv varierer fra tilfelle til tilfelle.

- Noe av dette kan rett og slett skyldes mangel på informasjon. Vi har derfor planer om å lage en "opp-skrift" på hva oppfølging av lærlinger

Mange unge ønsker i dag å jobbe enten med IT eller mennesker. Som lærling i Statens vegvesen kan du gjøre begge deler! Det var noe av budskapet vegsjef Eva Solvi serverte i sin innledning for de rundt 20 lærlingene fra Region Øst, samt Buskerud, som var samlet på Ringerike i slutten av mars.

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

faktisk innebærer for instruktørene, forklarer Katja Furnes.

### Trives godt

En av deltakerne fra Buskerud, Vegard Hestdalen, har vært lærling på produksjonsavdelingen i Buskerud siden januar i år. For tiden jobber han som maskinfører for spesialproduksjonsseksjonen på oppdrag i Brevik.

- Jeg valgte Vegvesenet fordi jeg hadde hørt at det var ryddige forhold her, forteller Vegard Hestdalen. Han synes han ble godt mottatt, trives bra sammen med sine kolleger og kunne godt tenkt seg å fortsette i Vegvesenet etter endt læretid om en slik anledning skulle by seg.

## Fyldig tur-program for sommerhalvåret

TEKST: INGER LISE SAGMO

Vegkontoret og prosjektkontorenes skidag ble avviklet i særdeles beskjedne former i begynnelsen av mars i år. Ikke flere enn rundt 30 sjeler fant veg opp i Bragernesåsen. Forhåpentligvis er det flere som lar seg engasjere til å bli med på de bedriftsidrettsarrangementene som står på sommerhalvårets program. Blant de faste arrangementene er blant annet Grete Waitz-løpet 6. mai, Holmenkollstafetten 14. mai og sesongstart for herrenes fotballserie i slutten av mai. Vegcupen i fotball blir i år arrangert 9.-10. juni uten deltakere fra Buskerud. Årets Hallingkast finner sted 22. - 24. september.

De populære ettermiddagsturene i marka omkring Drammen blir også arrangert i år, og det er mange av dem: I år er det lagt opp til hele sju turer i tillegg til den årlige høstturen. Alle som jobber eller bor i områdene som besøkes, oppfordres til å bli med!

- |          |   |
|----------|---|
| 2. mai   | Solbergåsen   |
| 9. mai   | Elvelangs: Strømsø torg - Gulslogen Gård - Landfalløybrua - sentrum (med guide) |
| 23. mai  | Bragernes og Bragernesåsen  |
| 6. juni  | Eggevollen - Storstensfjell - Eiksetra - Eggevollen                             |
| 20 juni  | Asdøljuvet i Sylling  |
| 15. aug. | Seteråsen i Svelvik   |
| 22. aug. | Landfalltjern - Tverråsen - Tverråsvann - Landfalltjern                         |
| 31. aug  | Fjellturen Haugastøl - Finse -  |
| - 2.sept | Krækkja - Haugastøl   |
| 15. sept | Hamborgstrøm - Juletønna - Naturstien på Spiralen - Åspaviljongen               |



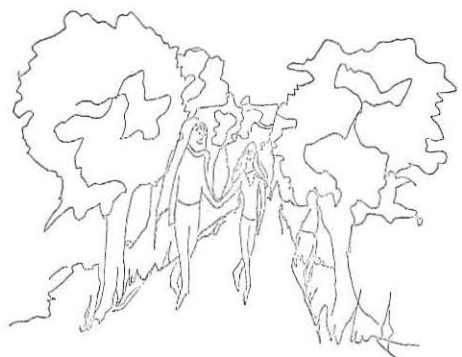
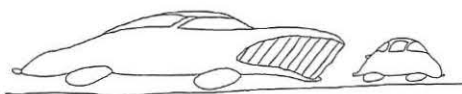
Fra den aller første utgaven av Brobyggeren (1971) har vi sakset denne saken:

## Nå også gang- og sykkelveger

Parallelt med statens trafiksikkerhetsaksjon 1971 har vegsjef S. Nesje fremlagt forslag om at fylket skal engasjere seg i bygging av gang- og sykkelveger. Dette felt har tidligere tradisjonelt ikke vært blant Vegvesenets hovedoppgaver, og vi spør Nesje om bakgrunnen for hans initiativ.

- Det er trafikkulykkene som er bakgrunnen sier Nesje. Fotgjengere og syklister er særlig sterkt utsatt: Ca. 40 prosent av ulykkene går ut over dem. Det er regnet ut at trafikkulykkene årlig koster samfunnet ca. 750 mill. kr (1968). (...) Burde vi da ikke komme i gang med bygging av gang- og sykkelstier? Jeg har foreslått bevilget 1 mill. kr i 1972.

Den første oppgave må være å sikre skolevegene (det er ca. 100 folkeskoler i fylket utenom bykjernene). Dermed ville man i stor utstrekning også sikre trygg adkomst fra boligområder til sentrum for den øvrige gangtrafikken. Jeg må her nevne at hvis man vil gå inn for prinsippet om bilfrie skoleveger, så må det bli et ufravi-



Vår tegneriske medarbeider (Astrid Haldorsen, red. ann.) viser her hvordan bilveger, henholdsvis bilfrie veger, kan fungere.

kelig krav at slike veger blir planlagt i forbindelse med skoletomt, og at utgiftene til disse veger blir inkalkulert i omkostningsoverslagene for skolene.

(...) Vi spør vegsjefen hvorledes vegene skal utformes. Gang- og sykkelvegene bør være 3 m brede slik at de kan brøytes med traktor om vinteren, sier Nesje. Videre bør dekket ikke være dårligere enn de øvrige veger dersom de skal tjene sin hensikt, dvs. at de må asfalteres. (...) Selvsagt må vegene også være tjenlige som skiveger.

Vi innser etter dette berettigelsen av forslaget og ønsker fylket og vegsjefen lykke til med det videre arbeidet.

## Første redskapsopplag i 1857

TEKST: OSKAR GJESTEMOEN

FOTO: PRIVAT

Buskerud fikk sitt første redskaps- og materiellopplag i 1857. Fra 1846 og utover i 1850 ble det utført meget arbeide på Hallingdalsvegen av statens midler. I 1857 overtok "amtet" redskapsen som var innkjøpt av staten og det ble opprettet et redskaps- og materiellopplag i nedre Buskerud med Burud i Øvre Eiker som fast lagerplass.



Bildet er tatt i 1911 og viser hele vegadministrasjonen i Buskerud. B.f.v. oppsynsmann A. Wessel, oppsynsmann G. Corneliussen, kontorist P. Gransborg, oppsynsmann O. Ødegaarden, oppsynsmann K. Hansen, oppsynsmann Hj. Wessel. F.f.v. oppsynsmann K. Jelum, ingeniør S.F. Hartmann, ingeniør O. Ødegaard, antingeniør K. Bugge, ingeniør O. Særen, oppsynsmann O. Andersen og oppsynsmann K. Alvim.



GEIR HOLM GUNDERSEN  
STRØMSKOGEN 48  
3030 DRAMMEN

C

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

## "Fritt fram" for Vaffelverket

TEKST OG FOTO:  
KJERSTI DANIELSEN

Når det ljoer: "Vi skal steke verdens største vaaffeeel!", utover Kongsberg veg- og trafikkstasjon på barnehagedecibel, aner det oss at Vaffelverk-gjengen er ute på oppdrag igjen. Hva - bortsett fra vafler - er i gjære produksjonssjef Tore Bråten?

- Barne-TV, sier en blid og opplagt produksjonssjef. - Vi fikk en henvendelse fra NRKs Fritt Fram-redaksjon, hvor "Asgeir" er den store stjernen, om å være med på med et opplegg for denne serien basert på rekorder. Vaffelstekingen skal barn fra Venåsløkka barnehage på Kongsberg stå for, forteller han, før han gjenopptar forklaringen om Vaffelverkets tekniske finesser for nysgjerrige fire-åringer.

NRKs produksjonsleder Lene Merethe Hansvoll litt bekymret. - Jeg tror kanskje vi kan få litt problemer, sier hun. - De er litt sjenerte.

Men det er bare med en gang. Smårollingene fra Venåsløkka tiner snart opp. Ikke minst når Vaffelverket kan levere sin første varme, gylne vaffel. Vafler og jordbærsyltetøy går ned på høykant, mens NRK filmer fornøyde i vei.

- Hvordan fikk dere høre om Vaffelverket? lurer Brobyggerens utsendte medarbeider på.

- Vi hørte om det via kjente, forteller Hansvoll, og da var jo det bare en helt genial idé. Asgeir har jo helt dilla på vafler. Har vafler med i hvert program, snakker ustanselig om vafler og drømmer om vafler hele tiden.



Tøft å være med på Barne-TV opptak, mener disse to luringene fra Venåsløkka barnehage på Kongsberg. Og vaflene? Jo de var naturligvis kjempegode!



"Asgeir" selv var ikke med på opptaket på Kongsberg, men NRKs team fikk med vaffelplater for videre opptak i studio. At de liksom "snakket" med "Asgeir" i kamera ble litt vanskelig å forstå for små barnehagehjerner, og etter hvert var det mest moro å snurre på "rattet" på Vaffelverket med hjelp fra Tor K. Bollerud.

Programmet ble sendt 5. mai.

