

Brobyggeren

Nr. 5 - des. 1999 / 29.årgang

- 3 E/O-prosjektet
- 4 NTP
- 12 Vegsjef ved vegg ende....
- 16 Trafikksikkerhet i fokus



Statens vegvesen
Buskerud

Brobyggeren

Bedriftsblad

for Statens vegvesen Buskerud
Nr. 5, desember 1999
29. årgang

Redaktør

Kjell Wold

Redaksjonen

Inger Lise Sagmo
Kjersti Danielsen

Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Erik Lysenstøen

Grafisk produksjon

Layout og repro:
Jorunn Ebbestad Brun
Trykk:
Drammen Grafisk a.s
Opplag 1600

Utgiver

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

Foto på omslaget

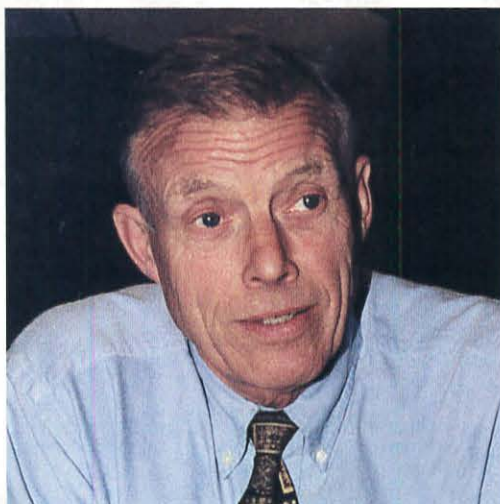
Armeringsjern
Foto: Christian Strand

Neste nummer

Mars 2000



God Jul!



Takk for meg

Det legges mye arbeid i å klarlegge framtidige oppgaver og organisering. Men samtidig skal dagens oppgaver løses godt. Drift og vedlikehold av vegene, planlegging og bygging av små og store prosjekt, trafikkisikring gjennom opplæring og kontroll av bilførere og kjøretøy og mye annet er gjennomført som forutsatt i årsplan og budsjetter. Det ligger mye fagkunnskap og god innsats bak dette. Det er en god bagasje å ha med seg videre.

Forandringer i samfunnet, skiftende rammer og betingelser for Vegvesenets virksomhet har vi opplevd tidligere og klart å tilpasse oss. Det vil vi også klare denne gangen. Vegvesenet har lange og stolte tradisjoner, og vi har stor troverdighet - slik det kom til uttrykk i Stortinget ved starten av Det nye Vegvesenet.

For min egen del er det vemodig å ikke bli med inn i det jeg ser som en spennende framtid for Vegvesenet. Men det er en tid for alt, og min tid i yrkeslivet er over når nyttårsklokkene slår for avslutning av dette hundre- og tusenåret. Jeg har fått være med på en eventyrlig utvikling innenfor veg- og vegtrafikkområdet gjennom snart 43 år i Vegvesenet. Jeg har møtt og arbeidet sammen med flere generasjoner av flotte Vegvesenfolk på alle nivåer i etaten, og jeg har trivdes storartet med det hele. Derfor kommer jeg også til å savne arbeidsmiljøet og de mange treffene av både formell - og særlig uformell - art. Men det er også spennende å starte et nytt kapittel av livet - "den tredje alder" som man i Frankrike kaller pensjonisttiden - samtidig med et nytt århundre. Det gjelder å se mulighetene - der også.

Takk til alle medarbeidere over hele fylket for god innsats i året som er gått. Jeg ønsker dere og familiene deres god jul og godt nytt år! Det samme ønsker jeg våre pensjonister.

Takk for meg til alle tilsatte - og vel møtt under andre forhold.

To store saker har vært særlig viktige i Vegvesenet det siste året: Arbeidet med Nasjonal transportplan 2002 - 2011 (NTP) og etatens effektiviserings- og omstillingsprosjekt (E/O-prosjektet).

I transportplanforslaget følges tidlige signaler opp om krav til effektivitet og dokumentasjon av konkurranseevne. Samtidig reduseres de økonomiske rammene til investeringer.

E/O-prosjektet tar konsekvensene av det og utformer nye rammer og krav til organisering og resultater for Vegvesenet. Effektivisering går særlig på å redusere de indirekte kostnader som administrasjon, bygninger, utstyr m.v. slik at mest mulig av pengene kommer ut på vegene og går til eksterne tjenester. Vi skal utføre samme jobb med mindre resursbruk.

Omstilling er en følge av reduserte bevilgninger og kravet om større andel private aktører i vegarbeidsdriften. Kravene gjelder alle deler av Vegvesenet. Det er viktig at alle tilsatte føler at vi er i samme båt, at kravene er like strenge for alle, og at vi stiller opp for etaten og våre framtidige arbeidsplasser med tro på oss sjøl, våre kunnskaper og muligheter.

Målet er at Statens vegvesen ved starten av det neste årtusen fortsatt skal framstå som en troverdig, effektiv og konkurransedyktig virksomhet.

NTP-forslaget er nå ute til høring. Før jul skal fylkestinget i Buskerud uttale seg. Våren 2000 behandles forslaget i Stortinget. Det blir spennende å se hvordan ulike deler av forslaget behandles og vektlegges, økonomiske rammer, fordeling av rammer og hvordan Vegvesenets roller blir vurdert. Når Stortinget har sagt sitt, vet vi hvilke rammer vi får å holde oss til i årene framover.

- Effektiviserings- og omstillingsprosjektet i Statens vegvesen (E/O-prosjektet) er etatens nye bidrag til det offentlige arbeid for å få mer ut av skattepengene. Denne gangen er oppskriften "quick and dirty" med stort tempo og klare, harde krav til omstilling og effektivisering der vegkontorene skal ses i sammenheng.

E/O- prosjekt



Stabsleder Gerhard Hjelbak

- Tidligere forsøk basert på frivillighet, gode ønsker og ideer om synergieffekt og forenkling har ikke gitt forventede resultater, sier stabsleder Gerhard Hjelbak og gisper over tempoet.

- E/O-prosjektet er åpenbart et råkjør med tildels tvilsomme grunnlagsdata og uforsvarlige tidsfrister, men de fleste har innsett at hestekuren er nødvendig. Det er oppløftende å se at organisasjonen tar det på alvor og deltar positivt. Vi har til nå også maktet å opprettholde et konstruktivt samarbeid med organisasjonene.

Dramatisk endring

Hele etaten og alle vegkontorene må gjennom samme kuren med 15-20% effektivisering fram til år 2003, men for Buskerud er oppgaven spesielt utfordrende fordi vi samtidig er inne i den mest dramatiske ressurstilpassingsprosessen i etatens historie, mener Hjelbak. Siden forrige omorganisering i 1995 er totalomsetningen mer enn fordoblet ved vegkontoret - fra ca. 500 mill. kroner i 1995 til 1200 mill. kroner i år. Ser vi framover så viser tallene i Nasjonal transportplan 2002-2011 en nedgang til 500-600 mill. kroner i 2003 og fortsatt nedgang i årene deretter. Dette gjør at tilpassingen av personell og utstyr til budsjetttrammene har vært og fortsatt vil bli vårt organisatoriske hovedproblem.

i full fart

- Den dramatiske veksten og nedtrappingen vi står foran har først og fremst berørt utbyggingsavdelingen som for tiden er landets største, men for administrasjonsavdelingen som støtteapparat ved tilsetninger og økonomistyring har presset vært betydelig. Trafikk og produksjon har heller ikke vært uberørt av veksten, sier Hjelbak.

Slankeprosess

- Hensikten er i samråd med Vegdirektoratet å sette mål for den tilpassings- og effektiviseringsprosess som skal gjennomføres fram til år 2003. Det viktigste og vanskeligste problem er å få fastlagt hvilken overtallighet som vil oppstå som følge av "slankeprosessen". Selv med en viss avgang ved pensjonering og naturlig turnover vil det bli en overtallighet i stillinger dersom vi skal spare inn 15% i perioden. For vegkontoret er det viktig at vi også kan få beholde en del av de som i dag er på engasjement. Foreløpig er det sagt at vi kan få dette til

uten oppsigelser, men hvilke virkemidler vi vil få til å drive en aktiv kompetansebevarende og -utviklende personalpolitikk er ennå uklart, sier stabslederen.

Et viktig poeng for oss i den sammenheng er at NTP-budsjettene ikke har lagt inn noen nye bompengeprosjekter i Buskerud. Vi regner imidlertid med at ett eller flere prosjekter bli aktuelle i løpet av perioden, og det vil redusere behovet for nedbemanning, avslutter Hjelbak.

Vegkontorets ledelse drøftet disse spørsmål med Vegdirektøren 24. november. Resultatet av drøftingene ble lagt fram i Fellesmøtet 29. november. 1. desember skal målene for E/O-prosessen fram til år 2003 være klarlagt.

Buskerud - et **STORT** vegi

Forslaget til Nasjonal transportplan (NTP) viser at Buskerud i neste periode er 4. største investeringsfylke på vegsiden. Vi har således fått gjennomslag for at det er store udekkede investeringsbehov på vegnettet i fylket. Men det hjelper lite når viktige prosjekter likevel blir stående uten bevilgninger i perioden.

Vegpakke Drammen føres videre, men i langsommere tempo enn ønskelig. Ut over det skjer det lite med vegnettet i Buskerud.

På landsbasis øker tildelingene til trafikktilsyn, drift og vedlikehold med 4,2%, men vi regner ikke med at bevilgninger til vedlikehold økes slik at etterslepet kan tas igjen. Vi tærer på vegapitalen.

Jernbanen får penger til en rekke tiltak som vil bedre jernbanens situasjon i fylket, men det er ikke avsatt midler til Ringeriksbanen innenfor ordinær ramme.

Styringsgruppen for arbeidet med det lokale utfordringsdokumentet la opp en trepunkts strategi for utviklingen av transportsystemet i fylket:

Strategi 1 Godt vedlikehold og effektiv utnyttning av dagens infrastruktur

Både for veg- og jernbane slås det fast at det er betydelige etterslep på vedlikehold av faste anlegg. På vegsektoren prioriteres en økning av drift og vedlikehold med 4,2% på landsbasis, men vegkontoret tror ikke det er nok til å bygge ned etterslepet i vedlikeholdsbehov på riksvegnettet i Buskerud.



Brakerøyal/Lierstranda - fremtidens trafikk og transportknutepunkt i Drammensområdet. Her møtes E 18, Rv 283, jernbanen og Drammen havn

Strategi 2 Tilpasse transportsystemet til dagens krav med relativt enkle midler

For riksvegene i Buskerud er situasjonen alvorlig siden det i flere vegplanperioder ikke har vært midler til mindre utbedringstiltak, selv om rammene til øvrige riksveger i Buskerud foreslås økt til 380 mill. kroner fra 250 mill. kroner. Men utover oppfølgingen av Vegpakke Drammen blir det likevel reduserte midler til trafiksikkerhetsarbeidet, gang- og sykkelvegbygging, kollektivtiltak og utbedring av vegene som tilpassing til økt trafikk og tynge trafikk.

Jernbaneverket regner med at knutepunktene Kongsberg og Drammen kan videreutvikles, samt en del profilutvidelse på Bergensbanen og at Liertunnelen oppgraderes samtidig med vedlikeholdet.

Strategi 3 Utvikle transportsystemet med nye forbindelser og kapasitetsutvidelser.

Nasjonalt transportknutepunkt

Drammensområdet er landets kanskje viktigste transportknutepunkt utenfor Oslo på grunn av sin beliggenhet til havn, jernbane og stamveger.

Drammen havn er en viktig nasjonal importhavn som for videre utvikling trenger en direkte forbindelse til E 18 og midler til flytting av NSBs godsterminal fra Grønland til Lierstranda. I NTP-forslaget er det ikke tatt med midler til dette. Kystverket tar sikte på å utdype Svelvikstrømmen i tiårsperioden.

Drammenspakken er fulgt opp etter de linjer som ble trukket opp tidligere med bygging av motorvegbrua på E18 og oppstart av Kreftings gate / Øvre Sund bru i byringen.

vestering fylke, men det merkes lite utenfor Drammen



Videreføring av Oslofjordforbindelsen til Dagslett-Linnes prioriteres dersom det blir aktuelt å utvide bompenggeordningen for fjordforbindelsen.

Ringerike - den glemte region

Ringerike er i utfordringsdokumentet framhevet som et nærliggende attraktivt avlastningsområde for Osloregionen som "mangler" jernbaneforbindelse mot Oslo, og der E 16 mot Oslo på enkelte strekninger ligger langt under stamvegstandard. NTP-forslaget følger ikke opp tidligere løfter om Ringeriksbanen og utbygging av E 16 ved Sollihøgda og Rørvik-Vik.

Prosjektet Ramsrud-Kjellsbergsvingene er nevnt som et mulig bompengeprojekt sammen med Sokna-Ørgenvika. Hensmoen-Eggemoen på Rv 35 som ledd i forbindelsen til Gardermoen er ikke nevnt i NTP-forslaget.

Utvikling av en effektiv kollektivterminal, et sammenhengende gang- og sykkelvegnett og et lokalt hovedvegnett i Hønefoss som er viktige oppgaver for byen som regionalt senter på Ringerike, er ikke fulgt opp. NTP inneholder ingen midler til byutviklingstiltak utenom storbyene.

Drammen - Kongsberg - en korridor i utvikling

Med ferdigstillelsen av E 134 Drammen-Mjøndalen og Heggstad-Damåsen, vil vegforbindelsen til Kongsberg være god. Jernbanens krengetog, bedre lokaltogforbindelse samt Timebussen gjør at korridoren i løpet av neste periode får et meget godt transporttilbud.

Utfordringer videre blir å samordne transporttilbudene i korridoren, utvikle terminal Kongsberg og arbeide for en videreføring av E 134 utenom Kongsberg sentrum.

Hallingdal, Midt fylket og Numedal

Et av satsingsområdene i NTP er å legge til rette for bosetting og næringsliv i distriktene. Konkrete prosjekter som er nevnt er Ringeriksbanen, opprusting av Bergensbanen, Rv 7 i Hallingdal i kombinasjon med Rv 50 og Rv 52 vinterstid som alternativ stamveg. Prosjektene Ramsrud-Kjellsbergsvingene og Sokna-Ørgenvika er nevnt sammen med Rv 287 i Sigdal og Rv 40 i Numedal.

Fylkets ønske om å få Rv 7, eventuelt i kombinasjon med Rv 50 eller Rv 52 klassifisert som alternativ stamveg Oslo-Bergen er referert, uten at det er vurdert nærmere. Sokna-Ørgenvika og Ramsrud-Kjellsbergsvingene er nevnt som mulige bompengeprojekter.

Bergensbanen får krengetogmaterieell og en viss oppgradering av

banelegemet. Det øker konkurransekraften på kort sikt. På lengre sikt vil jernbanekorridoren Oslo-Ringerike-Hallingdal gradvis tape hvis ikke Ringeriksbanen bygges.

For Midt fylket og Numedal inneholder planforslaget ikke annet enn det som måtte bli gjennomført av gang- og sykkelveg prosjekter og trafiksikkerhetstiltak fra en meget begrenset totalramme for fylket.

Alternative innretninger

I plandokumentet analyseres fire alternativ for å vise hva som kan oppnås hvis en prioriterer miljø, trafiksikkerhet, framkommelighet eller distrikt. Forslaget blander disse hensyn.

En sterk satsing på trafiksikkerhet består først og fremst av fartsreducerende tiltak på ulykkesbelagte strekninger, 30 km/t soner i bolig- og sentrumsområder, samt styrking av trafikkant- og kjøretøyrettede tiltak og økt samarbeid med bl. a. Politi og fylkeskommunen.

TEKST: GERHARD HJELBAK

FOTO: KJELL WOLD

Forslaget til Nasjonal transportplan 2002-2011 er for tiden til høring blant annet i fylkeskommunene. Departementene skal deretter utarbeide Stortingsmeldingen om NTP 2002-2011 som Stortinget skal behandle våren 2000.

NTP omfatter alle transportformene - jernbane, veg, sjøfart og luftfart. Forslaget til NTP er dels basert på fylkesvise utfordringsdokumenter som ble laget sist høst under ledelse av vegsjefen og en styringsgruppe med representanter fra andre transportgrener, fylkeskommunen og fylkesmannen.

Svakhetsonen i Oslofjordtunnelen passert



Stuffen rimer fort til med en temperatur på minus 28 grader. Rester av fryserørene som ligger lengst inn i tunnelprofilen stikker ut.

En spylerenne fra istiden var det som gjorde sitt ytterste for å spenne bein på arbeidet med Oslofjordtunnelen. Et parti med glasifluvialt materiale - løsmasser fra en breelv - har vært en stor utfordring for prosjektet, men på langt nær et uløselig problem.

I månedsskifte november/ desember var svakhetssonen i Oslofjordtunnelen historie. Siden august har sprengningen av de siste meterne pågått sakte, men sikkert, og i midten av november var det mest kritiske området passert.

Totalt gjensto 45 meter fjell, hvorav den kritiske svakhetssonen utgjorde rundt ti meter. Planleggingen av hvordan arbeidet skulle utføres pågikk et drøyt halvår, nedfrysingen av fjellet til rundt 28 minusgrader tok tre og en halv måned, og i august startet selve sprengningen. I den mest kritiske sonen er to meter fjell sprengt ut pr. salve, gjennomsnittlig én pr. uke.

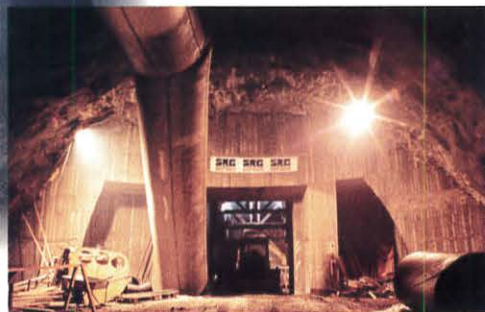
Stuffen en sandvegg

- Like etter at salven har gått ser stuffen ut som en vertikal sandvegg med steiner av varierende størrelser, forteller avdelingsingeniør Heidi Berg. Dette er imidlertid et kortvarig syn, siden stuffen rimer til nesten med en gang. Deretter påføres sprøytebetong før en innvendig, rundt én meter tykk, betongsylinder støpes.

- Betongsylinderen tåler et trykk på 14 bar. Det tilsvarer fullt vanntrykk og tyngden av løsmassene i tillegg, opplyser Heidi Berg. Målinger som er gjort på betongkonstruksjonen viser at trykket bare er på 15 prosent av det hvelvet er beregnet til å tåle.

Spennende, men ikke utrygt

- Det har vært veldig spesielt å få være med på dette arbeidet, og det har gått tilnærmet problemfritt. Vi har hele tiden jobbet tett sammen med SRG, Geofrost og DYNO, og vi har hatt besøk av mange ekspertgrupper. Vi har aldri følt oss utrygge, men naturligvis har det vært spennende, sier Heidi Berg. Prosjektet har jobbet mye med å lage og følge sikkerhetsprosedyrene. Den mest synlige sikkerhetsforanstaltningen inne i tunnelen er den drøyt to og en halv meter tykke betongveggen bak stuffen. For hver salve er boreriggen kjørt ut, og en wire er festet til porten i veggen. I tilfelle en lekkasje skulle oppstå er wiren også festet til en hjullaster som står klar til å trekke igjen porten. Heldigvis har ikke det blitt nødvendig, ikke en eneste liten lekkasje har det vært.



Ved hver salve har en hjullaster stått klar til å dra igjen betongporten og lukke tunnelen helt i tilfelle vannlekkasje. Heldigvis har ikke det blitt nødvendig.

- Jeg tror veggen og de strenge sikkerhetsprosedyrene har hatt en positiv psykologisk effekt på de som arbeider der nede, mener Heidi Berg.

Etter at sprengningen gjennom det resterende fjellpartiet er ferdig, vil betongveggen sprenges bort. Konstruksjonen er kraftig armert, så det blir en omfattende jobb å fjerne den.

I rute

Nå som prosjektet er sikre på at de har kontroll på svakhetssonen, regner de med at resten av arbeidet i tunnelen vil gå etter planen. Fra Drøbaksiden pågår vann- og frostsikring og oppbygging av vegbanen. På Hurumsiden er arbeidet kommet enda lenger: Fra tunnelåpningen og innover er ABB i gang med tekniske installasjoner.

Den eksakte åpningsdatoen for Oslofjordforbindelsen er ikke fastsatt, men i løpet av juli er nok trafikken i gang på den 26,5 km lange stamvegstrekingen.

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: SVEIN SKEIDE/CHRISTIAN STRAND

Tok bølgen for ny bru

Fredag 19. november var det endelig slutt på det de aller fleste liagardingane kan bevitne - at den gamle hengebrua faktisk kom som en bølge foran de tyngste kjøretøyene på veg over.

- Derfor synes jeg det er på sin plass at vi tar bølgen på nybrua også, sa Leif Liodden, nærmeste nabo til anlegget og Vegvesenets byggherrekontor på Liodden i Nes kommune.

- Vi har vært så opptatt og interessert i det som har foregått på byggeplassen, at enkelte av oss har vært her nesten hver dag. God kontakt med de som har jobbet her har vi også hatt, så egentlig hadde ikke han Østby trengt å være her, fortsatte han med et lurt smil. "Han Østby" er Vegvesenets byggeleder, Martin Østby.

Nye Liodden bru erstatter ei 40 år gammel myk hengebru med maksimalt tillatt aksellast på seks tonn og høyeste tillatte totalvekt på ti tonn. Den nye brua oppfyller krav til riksvegstandard både med hensyn til bredde, akseltrykk og totallast.

- Endelig er vi blitt en del av sivilisasjonen, vi også, mente Leif Liodden, og uttrykte håp om at bedre framkommelighet kanskje også vil bidra til at de unge liagardingane forblir i bygda.

Æren til liagardingane

Ifølge ordfører Audun Aasheim kan liagardingane i stor grad takke seg selv for at de nå har ei ny bru å glede seg over.

- Dere har mast, krevd, bedt, oppfordret og nærmest tryglet, og i dag ser vi at oppmerksomheten dere har skapt har gitt resultater, sa han.



Bruåpning: F.v. vegsjef Trygve Rognan, Leif Liodden, Silje Hovde, Terje Moen fra regionalavdelingen i fylkeskommunen, ordfører Audun Aasheim, Siri Beate Bentehaugen og prosjektleder Martin Østby.

Terje Moen fra fylkeskommunens regionalavdeling og vegsjef Trygve Rognan sto også på talelista ved åpningen.

- Den gamle brua har med sine to tårn vært et landemerke for vegfarende langs Rv 7. I arbeidet med den nye brua har derfor estetikken stått sentralt, sa vegsjefen.

- Men først når gamlebrua er revet får vi se at den nye brua glir godt inn i landskapet, mente han.

Lang kjøretøyparade

På programmet forøvrig sto opp-



Tømmertransporten kan nå gå over Liodden bru.

treden ved leikarringen i Nes ungdomslag, og før grendelagets kjøretøyparade over brua, fikk 80 år gamle Ola Liodden æren av å kjøre over gamlebrua for siste gang. Han var forøvrig også en ivrig forkjemper i arbeidet med å få denne bygd for 40 år siden. Rundt 50-60 kjøretøy var med på å innvie brua, alt fra skolebuss og tømmerbil til traktorer og diverse personbiler. Og heretter kan også melkebilen, brannbilen og sementbiler kjøre over nybrua isteden for en 7 - 8 km lang omkjøringsveg til Nesbyen - langs en grusveg oppe i lia som opprinnelig var en skogsbilveg.

TEKST OG FOTO: INGER LISE SAGMO

Liodden bru

- Fv 212 over Hallingdalselva
- mellom Rv 7 og Liodden
- 130 meter lang
- Fem spenn
- Fundamentert på fire par stålrørspæler
- Entreprenør: NCC Anlegg AS
- Byggetid: Ti måneder
- Pris: 22 mill. kr
- Finansiering: Fylkesvegbudsjettet

Årets andre HMS-pris



13. oktober fikk vegsjef Trygve Rognan overrakt Arbeidsmiljøprisen 1999 på vegne av Statens vegvesen Buskerud. Tidligere i år ble vi også utpekt til årets "Fyrtårnbedrift" av Arbeidstilsynets 4. distrikt. Dermed har Statens vegvesen Buskerud mottatt to HMS-priser i år.

helse, miljø og sikkerhet. Gjennom en aktiv bruk av Byggherreforskriften ved valg av entreprenører og underentreprenører bidrar etaten til at også disse må prioritere det forebyggende HMS-arbeidet."

Vegsjefen var svært fornøyd med prisen og stolt over at et landsdekkende forum hadde lagt merke til arbeidet som er gjort i Buskerud.

- Men prisen forplikter, sa Rognan i sin prisvinnertale da han sammen med verneleder Albert Skarstad og hovedverneombud Vegard Tokerud mottok prisen under Safe-Sec-messen på Sjølyst i Oslo.

- Det er viktig nå at vi ikke stopper opp, men fortsetter det gode arbeidet, sa han.

Statens vegvesen Buskerud delte årets pris med Skogbrukets kursinstitutt.

tid blir lagt merke til. Ikke minst fordi arbeidet blir vurdert til å "holde mål" i forhold til det som bl.a. tilsynsmyndighetene forventer

- Selv om det ved disse prisutdelingene er fokusert på oss som byggherre, må vi ikke glemme at det er det generelle HMS-arbeidet i virksomheten som er viktig, sier Skarstad.

- Det er erfaringene fra dette arbeidet som gir grunnlaget for iverretagelse av byggherrerollen.

Statens vegvesen går nå inn i en periode med store omstillinger som kommer til å sette store krav til oss kanskje særlig innenfor HMS-området.

- La oss vise at Statens vegvesen Buskerud er en virksomhet som fortsatt vil "flagge" HMS-arbeidet som viktig, avslutter verneleder Albert Skarstad.

Arbeidsmiljøprisen deles årlig ut av "Storebrands fond for premiering av verne- og miljøtiltak i arbeidslivet". Prisen skal være en påskjønnelse for systematisk og målrettet innsats for å utvikle og forbedre arbeidsmiljøet.

En mønsterbedrift

I styrets begrunnelse heter det blant annet:

"Som byggherre fremstår Statens vegvesen Buskerud som en mønsterbedrift for andre når det gjelder

HMS-arbeid viktig

I en kommentar til prisutdelingen peker verneleder Skarstad på at det er interessant å registrere at det arbeidet som er nedlagt over lang

Buskeruds malebil på langtur

Buskerud har Vegvesenet eksperimentert og forsket på bruk av vannbasert, og dermed også miljøvennlig, vegmerking. En spesialbygd malebil er utviklet av kloke hoder i etaten, og i september i år kjørte to mann hele den lange vegen til fylkesgrensa mellom Troms og Finnmark for å prøve utleggermetoden under andre klimaforhold.

Statens vegvesen Buskerud ble tidlig valgt ut til å bistå i utviklingen med å fremskaffe miljømaling til vegmerking. I et prosjektsamarbeid mellom Vegdirektoratet, SINTEF og flere materialprodusenter, har oppgaven vært å erstatte den tradisjonelle løsemiddelbaserte vegmerkemalingen som til nå har vært benyttet.

Utfordringer og framdrift

De største utfordringene i arbeidet har vært å få fram et produkt som ikke er for følsomt overfor vanskelige nordiske veg- og klimaforhold. Vannbasert maling er i utgangspunktet følsom for stor luftfuktighet, noe som medfører lange tørketider og av den grunn er problematisk å håndtere ute på vegen.

I de siste års utvikling har vi derimot gjort store fremskritt med hen-

syn til dette, slik at tørketider, slitasjeegenskaper og funksjonelle egenskaper gjør at vi pr. i dag mener at vannbasert maling er et brukbart alternativ som vegmerking på lavtrafikkerte veger. At teknologien kan legges ut med formålstjenlig maskinutstyr, er også dokumentert i Buskerud. Både oppbygging av maskinen og driftsopplegg er ivare tatt av vår egen produksjonsavdeling.

Interesse i andre fylker

Flere andre fylker viser nå interesse for å prøve ut malingen. På bakgrunn av initiativ overfor Vegdirektoratet ble Buskeruds maskin invitert til å prøvelegge linjer i Troms og Finnmark. Kjell Kristiansen og Svein Nilsen, maskinfører og operatør av merkemaskin stasjonert på spesialproduksjon Drammen, sa seg villig til å kjøre den lange vegen opp og ned igjen, samt å utføre prøvemerkingen.

Prøvefelt på E6

I et prøvefelt på E6 på fylkesgrensen mellom Finnmark og Troms ble vannbasert

maling lagt ut sammen med andre kjente merkematerialer for å gjøre sammenligninger av egenskaper. Egenskaper som skal følges opp med målinger og observasjoner er synbarhet (i mørke og dagslys) og slitasjeegenskaper. Nordlendingene skal selv følge opp prøvefeldene og være ansvarlig for at resultatene rapporteres.

Turen var svært vellykket, og gjennomføringen gikk raskere enn planlagt slik at det også ble tid for folkene våre til å besøke Nordkapp og kjøre Fatima.

TEKST: BJØRN SKAAR

FOTO: BJØRN SKAAR/ØYSTEIN JOHANSEN



Prøvelinjer legges ut på E6 i Finnmark

Gang- og sykkelvegåpninge

Selv om sykkelseasonen var så godt som over, ble ikke mindre enn fem nye gang- og sykkelveganlegg i Lier og Drammen åpnet i november. Og det må vel være en slags rekord å få åpnet fem anlegg på to dager!



I Lier var det produksjonssjef Tore Braaten og ordfører Ulla Nævestad som kuttet snora under nøye oppsyn av elever fra Hallingstad skole og Gullaug skole.

Produksjonssjef Tore Braaten og Lier-ordfører Ulla Nævestad var første par ut 9. november. I strålende høstsol ble tre gang- og sykkelvegstreknin-ger i Lier åpnet - alle en del av Veg-pakkeavtalens kompensasjonstiltak for at Lier lenge har hatt og fortsatt har E 18-bommen stående i sin kommune. En strålende ordfører Ulla Nævestad var svært fornøyd med at nødvendige lenker nå er på plass, slik at det nå for eksempel er mulig å sykle helt fra Tranby til Drammen uten å måtte benytte ve-ger med biltrafikk.

Strekningene som nå står ferdig er Amtmannssvingen - Lierkroa (1 720 m/12,0 mill. kr), Bjørkesvingen (300 m + undergang/ 4,7 mill. kr) og Damtjern (860 m/3,5 mill. kr).

Alle de tre strekningene er bygd av vår egen produksjonsavdeling. Også brua ved Lierkroa, der åpningen foregikk, er Vegvesenets verk-bygd på verkstedet på Solbergmoen.

Grønlandundergangen

Onsdag 10. oktober ble høyttalere, åpningskniv og snor flyttet til Grønlandundergangen i Drammen. Vaffelverket og Kari & Kara sørget for god stemning, og både vegsjef Trygve Rognan og ordfører Lise Christoffersen var tilfreds med at den 150 m lange undergangen til 48 mill. kr nå kan tas i bruk. Prosjektleder Svein Sønju fikk hederlig omtale fra flere hold for måten han har ledet arbeidet med å løse den teknisk svært krevende oppgaven.

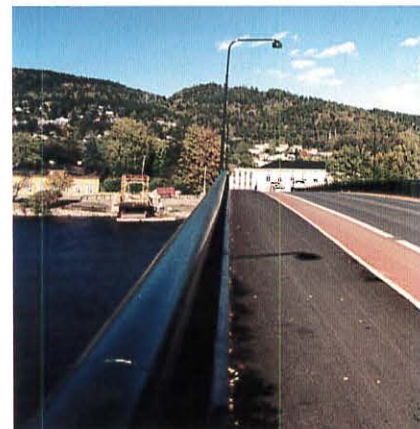
Ei stund framover får de myke trafikantene ha undergangen for seg selv, men fra nyttår er det slutt. Da befolkes det nye politihuset, og undergangen skal brukes som midlertidig utrykningsveg når tiden er knapp og jernbanebommene står nede.

Landfalløybrua og vippespennet

Etter avsluttet seremoni på Grønland gikk turen til Landfalløybrua. Sammen med Drammen kommune feiret Statens vegvesen at en ny 400 m lang gang- og sykkelstrekning og en ombygd rundkjøring på



I alle dager - ordfører og vegsjef med politiet i hælene? Fra nyttår må gående og syklende dele undergangen med politibiler under utrykning.



i fleng

Ny veg forbi rasstedet ferdig

Landfalløya står ferdig, samt at kommunen hadde gjenreist det gamle vippespenet ved siden av dagens bru. Vegsjef Trygve Rognan presiserte at selv om debatten omkring Vegpakke Drammen som regel dreier seg om de store vegprosjektene, så inneholder avtalen også en del tiltak som er direkte rettet mot de myke trafikantene. Drammen har nå fått et sammenhengende tilbud for syklistene fra Åssiden og inn til sentrum.

Markeringen ble avsluttet med det som kanskje kan bli gjenopptakelsen av en gammel tradisjon: For en del år siden var det nemlig slik at du var ikke ekte Drammensgutt før du hadde stupt fra brua eller vippespenet. Og mens de aller fleste sto og hutret godt påkledd i det kalde høstværet, viste Thor Svendsrud fra entreprenøren RVS AS skikkelig tæl og hoppet ut i det våte element. Et eksempel til etterfølgelse? Tja, til sommeren, kanskje.

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: CHRISTIAN STRAND/INGER LISE SAGMO

Landfalløybrua er utvidet på begge sider og framstår som flott og sykkelvennlig med sykkelfelt på hver side og fortau på den ene siden.



Først i november kunne trafikken gå tilnærmet normalt i begge retninger forbi rasstedet ved Sanden i Hallingdal. Sikring, bygging av fangvoll og omlegging av vegen har medført rundt et halvt års arbeid etter at raset gikk 16. juni.

Rv 7 ble gjenåpnet elleve dager etter at raset gikk, men helt fram til midten av november var det envegs, lysregulert trafikk forbi stedet. Opprinnelig skulle alt arbeid vært ferdig i månedsskiftet oktober/november, men enkelte operasjoner krevde større innsats enn planlagt, slik at endelig sluttstrek ikke kan settes før i desember. Avhengig av værgudene må kanskje den siste finpussen vente til våren.

- Den midlertidige omleggingen og etableringen av fangvollen like etter raset var utført med en kurvatur som var uakseptabel som permanent løsning, forklarer overingenør Svein Sønju,

- og den valgte permanente løsningen var et kompromiss der vegen ble flyttet ut mot elva over en lengre strekning, sier han. Slik sørget man for at svingen utenom fangvollen ikke skulle bli for krapp. Den delen av vollen som ligger nærmest vegen ble "strammet opp" med en ca. 100 meter lang og fire meter høy tørrmur.

- Slik oppnådde vi tilfredsstillende rom på baksiden til å fange opp eventuelle nye ras, forklarer Svein Sønju. Materialene i elvebunnen inntil vegen var svært ustabile, så for å hindre framtidig utglidning av vegen måtte massene sprenges bort og erstattes med stein før vegen kunne bygges. Arbeidet med støyvollen og vegbyggingen er gjort i regi av produksjonsavdelingen i Hallingdal, bortsett fra tørrmuringen som er utført av en underentreprenør.

Totalt har raset kostet Statens vegvesen drøye sju millioner kroner. Opprydding og foreløpig sikring like etter raset kostet rundt to og en

halv million kroner, mens de permanente sikringsarbeidene har kommet på fire og en halv million kroner. Fra Vegdirektoratet har Buskerud mottatt fem millioner kroner i rassikringsmidler, slik at Buskeruds



Den 100 meter lange fangvollen langs Rv 7 er ferdig, og vegen er lagt rundt tre meter lenger ut mot elva.

andel er på to millioner kroner. På utbyggingsavdelingen vil ekstrakostnadene på rundt én million trolig gå ut over enkelte planlagte trafiksikkerhetstiltak langs riksvegnettet neste år, mens tilsvarende utgiftene for trafikkavdelingen betyr en ytterligere budsjettbelastning etter et betydelig merforbruk sist vinter.

TEKST OG FOTO: INGER LISE SAGMO

Det var ingen bombe da den unge bodøværingen Trygve Rognan begynte med ingeniør-studier i Trondheim som 19-åring i 1951. Han var arvelig belastet med far og bestefar som var byggmester og bygningsingeniør.

Frankofil danseløve

Etter 4 1/2 års studier i Trondheim og diplomeksamen som sivilingeniør innen bygg, kunne 24-åringen velge og vrake i jobber.

Nei til Australia

- Jeg søkte tre jobber og fikk ja på alle. En for et entreprenørfirma i Australia, den andre i Trondheim kommune og den tredje i Statens vegvesen Finnmark. Jeg hadde egentlig mest lyst på Australia. I studietiden hadde jeg fått smaken på utenlandseventyr etter fire måneders praksis med vegbygging i Tyrkia. Men jeg måtte betale reisen til Australia selv og det hadde jeg ikke råd til. Det ble Finnmark i stedet, seks år i Vadsø med planlegging, brubygging og anleggsdrift.

Unge Rognan i Tanzania



En ny grensebru mot Finnland var et av unge Rognans aller første prosjekter. Brua står den dag i dag.

Øst-Afrika i stedet

I 1963 skiftet han beite. Han flyttet til Tønsberg og Statens vegvesen Vestfold som anleggssjef. Fra 1974 til 1981 var han driftssjef. I perioden 1972-74 trakk reise- og eventyrlysten han igjen utenlands, til NORAD-opdrag i Tanzania. - Vi bygde 550 km veg i to regioner. Spennende, men problematisk i regntiden. Rognan ble glad i landet og folket. Siden 1974 har han vært på gjenbesøk i Tanzania fire ganger, sist i 1987-88.

Tre vegsjeftsøknader

Vår avtroppende vegsjef letter også litt på sløret om sine jobbambisjoner midt på 70-tallet. - Jeg søkte først vegsjeffjobben i Vestfold i 1975. Eigeland fikk den jobben. Buskerud søkte jeg også en gang til før 1981, nemlig i 1978 da Søfteland ble sjef. - Da jeg fikk lederjobben i Buskerud var det mange kolleger som ristet på hodet. Kunne Buskerud være noe spennende da, sa de. Jeg visste at jeg gikk til en utfordrende og spennende jobb.

Før Rognan var ferdig i Vestfold, var han også konstituert vegsjef en periode. 1. august 1981 begynte han

i Drammen, påsken etter skiftet han adresse fra Nøtterød til Drammen.

Folkedans og filosofi

Som entusiastisk friluftsmenneske og energisk tur- og skigåer overrasker det kanskje å høre at vegsjefen i Buskerud ikke har en aktiv idrettskarriere bak seg i ungdommen. Det skyltes et vondt kne, som tidlig slo seg vrang. Men kneet har ikke forhindret Rognan i å utøve en av sine mange fritidssysler, nemlig folkedans. Gjennom hyppige besøk på Norsk Folkemuseum på Bygdøy

Trygve Rognan og kona Grete på Gaustatoppen



kom han og kona over dansegruppen "Museringen", der de nå har vært aktive medlemmer i mange år.

Vegsjefen er også en lesehest, frivillig og ufrivillig kan en si. Gjennom arbeidet plikter han å pløye gjennom 6-7 lokalaviser daglig. - Jeg klarer DT-BB og Aftenposten før jeg



"Museringen"

går på jobb, resten tar jeg i arbeidstida.

Da skulle en kanskje tro at han på fritiden, enten hjemme på Austadskog i Drammen eller på hyttene ved Kragerø eller Blefjell, slapper av med kiosklitteratur av den lettere genre, men neida. Da går det gjerne i tidsskrifter eller filosofi. - Nå leser jeg Voltaire på fransk, sier han kjapt.

Foreninger og Frankrike

Som seg hør og bør har Trygve Rognan også bekledd en rekke foreningsverv i sin 42-årige yrkeskarriere. Både i sivilingeniørenes forening og diverse vegsjef-fora. Privat har han dyrket 20 års medlemskap i

Rotary i Tønsberg og Drammen, en periode også som president. Nå trapper han opp den siden ved å bli guvernør. Han og kona Grete Elisabeth har også delt interessen for fransk og Frankrike. Det har resultert i mange ferier til vinlandet. Etter et åtte måneder langt studieopphold i Frankrike i 1991/92 ble ikke lidenskapen for Asterix-landet mindre.

- Det blir nok noen Frankrike-turer i årene fremover også nå som jeg blir pensjonist, smiler han hemmelighetsfullt.

Vegpakkeslit og fjordbru

67-åringen som har sin siste ar-

beidsdag ved vegkontoret i Buskerud torsdag 30. desember har mange gode minner fra sine 18 år og fem måneder som vegsjef. - Jeg har vært med å åpne mange flotte veganlegg, det vakreste av dem alle var kanskje den nye europavegen gjennom Kongsberg sentrum. E 16 Sønsterød-Vik og MPG-anleggene i Flå, Lampeland, Åros og Hokksund er også minneverdige. Oslofjordtunnelen blir et flott anlegg, som jeg håper jeg blir invitert til å delta på åpningen av neste sommer. Men jeg hadde nok i det lengste håpet at det heller hadde blitt en flott, majestetisk bru som landemerke mellom Hurum og Drøbak.

Trygve Rognan var "Vegpakkens far" i 1991. En enestående avtale mellom tre hovedparter, stat, fylkeskommune og tre kommuner. Senere har det blitt både slit og moro. - Men jeg har aldri tvilt på at Vegpakka har livets rett og at den blir et kjempegode for Drammen. De beste minnene tar jeg likevel med meg fra samvær og samarbeid med så mye flotte folk i alle deler av vegvesenet, sier han bestemt.

Rognan med datteren Margrethe og sønnen Morten i festlig lag



TEKST: KJELL WOLD

FOTO: PRIVAT/JORUNN EBBESTAD BRUN

MER enn oppsetting av et par skilt...

Mange trafikanter registrerer nok ikke stort mer enn at noen skilter og vegsperringer er satt opp når Vegvesenet har stengt en veg. Men å stenge en veg og lede trafikken inn på andre veger selv for bare noen få dager, innebærer ofte ganske store forberedelser.

Det er slett ikke alltid det er bare å sette opp skilter og sperringer. Selvfølgelig varierer omfanget fra tilfelle til tilfelle - alt fra kortvarig vedlikeholdsarbeid til byggearbeid som påvirker trafikkmønsteret i årevis, som for eksempel på Hamborgstrøm i Drammen - men la oss ta en titt på et eksempel sånn litt over gjennomsnittet.

Stengt i fire dager

På grunn av arbeid med det nye krysset i Mjøndalen, der den nye E 134 fra Drammen skal knyttes til eksisterende E 134, måtte europavegen stenges i fire dager ved Nedre Eiker bru i september. Daglig passerer gjennomsnittlig 10 000 kjøretøy her, og med tanke på at noen av disse ville bruke den gamle, smale Mjøndalsbrua eller måtte kjøre om Hokksund, var det ganske sikkert at trafikken ikke ville gå helt uten problemer.

Mange involverte

Internt i Vegvesenet er det mye som skal gjøres i slike sammenhenger, blant annet skal trafikksikkerheten knyttet til omleggingen generelt vurderes, det skal lages skiltplaner, bestilles og naturligvis settes opp skilter, og det skal informeres via aviser og Vegtrafikksentralen. Ved større stenginger bør flere trekkes med i prosessen.

- Ved denne stenginga tok vi med mange av premissgiverne i innledende samtaler om gjennomføringen. Vi avtalte med politiet at de skulle overvåke trafikksituasjonen og om nødvendig iverksette manuell dirigering, forteller byggeleder Ola Håvard Hole. Spørsmål som "Er det overhodet gjennomførbart å stenge vegen helt i flere dager?", "Hvordan sikrer vi framkommeligheten til utrykningsetatene

hvis det blir kø?" og "Hvordan forhindrer vi eller hva gjør vi hvis det blir full stopp over gamlebrua der svært mange busser kjører?" ble tatt opp, slik at alle ønsker og behov kom fram.

Ola Håvard Hole synes det at alle parter i Vegvesenet, kommune, politi og brannvesen deltok aktivt, var svært vellykket. Spesielt mener han det var en fordel at politiet deltok i trafikkovervåkningen. Han påpeker også at det er viktig å få til en god dialog med aktuelle busselskap i god tid.

- Alle spilte på samme lag med det mål å finne en god løsning. Stengingen gikk bra og vi slapp en masse brannslukking, mener Ola Håvard Hole.

TEKST OG FOTO: INGER LISE SAGMO

Kommunikasjon i god tid viktig

- Det viktigste er at den lokale byggeledelse/prosjektledelse på riktig tidspunkt kommuniserer behovet for at eventuelle tiltak vurderes, slik at aktuelle aktører kan starte planlegging, sier overingeniør Bjørn Skaar ved trafikkavdelingen.

- I tillegg til vegbyggingskompetansen må trafikkkompetanse involveres slik at hensynet til både trafikksikkerhet og trafikkavvikling er ivaretatt. Politiet og kommuner vil også være viktige deltagere, sier han.

Resultatet av planleggingen skal føres frem til en varslingsplan (skiltplan) som beskriver hvilke vilkår som gjelder for gjennomføring og nødvendig informasjon til berørte parter som f.eks. Vegtrafikksentralen, kollektivtrafikk, ambulanse o.a.

- Klarer man å følge et slikt opplegg vet vi at ulempe reduseres vesentlig for alle parter som blir berørt. Etter min oppfatning er håndteringen av byggearbeidene i det nye krysset i Mjøndalen nettopp et eksempel på dette.

Optimal tilrettelegging med beskrivelse av nødvendige prosedyrer og rutiner som skal iverksettes når vegarbeider berører den normale trafikkavviklingen er beskrevet i Håndbok 051- Arbeidsvarsling.



Bjørn Skaar



POLITIET aksjonerte mot Vegtrafikksentralen

Interesserte lensmenn og politiansatte lærte mye under besøket hos Vegtrafikksentralen i Porsgrunn.

Bevæpnet med papir og blyant, beleiret tjenestemenn fra ti lensmannskontor og tre politikammer i Buskerud Vegtrafikksentralen i Porsgrunn i slutten av september.

Bakgrunnen for den egentlig svært udramatiske situasjonen var en invitasjon fra trafikkavdelingen, som sammen med Vegtrafikksentralen (VTS) ønsket å presentere hva som bedrives på en vegtrafikksentral.

Kunnskap om hverandre viktig

- Politiet er viktige samarbeidspartnere når det gjelder mange av de oppgavene en vegtrafikksentral er satt til å løse, sier Willy Bakken ved trafikkavdelingen.

- Enten det gjelder varsling om trafikkulykker, ønske om bistand fra Vegvesenet i ulike situasjoner, eller andre forhold som er relatert til veg og trafikk, er det viktig at aktørene har kjennskap til hverandres kompetanse. På denne bakgrunn har vi bevisst gått inn for å etablere et så godt forhold som mulig til lokale lensmenn og politikammer i fylket. De tilbakemeldingene vi har fått, viser at vi har lykket med dette, og at vårt initiativ er blitt satt pris på av våre medaktører ute på vegen, sier Bakken.

Klar over nye muligheter

Lensmannen i Flå, Geir Vidme, var en av de som besøkte VTS. Hans

inntrykk er at alle hadde en udelt positiv og lærerik opplevelse.

- Alle var nok ikke klar over hvilke muligheter vi har hvis vi bruker VTS fullt ut. Blant annet har vi i politiet ett telefonnummer vi kan bruke for å gi beskjed om ekstreme kjøreforhold eller behov for bistand fra Vegvesenet, sier han.

- VTS fikk samtidig anledning til å markedsføre hva de ønsker av oss, for eksempel at de ikke bare vil ha meldinger om store ulykker, men også andre forhold som er av interesse for trafikantene, sier Geir Vidme.

- Forøvrig ble i alle fall jeg mektig imponert over alt det tekniske utstyret som VTS brukte, legger han til.

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: WILLY BAKKEN

Drammen i regn ble det ikke da "TS i Fokus" ble arrangert 2. og 3. november. Høstsola smilte over en gyllen Bragernesås, og mens landets ts-folk brynet hjernen på fartsproblematikk, ts-kampanjer, NTP og 0-visjonen, fikk arrangementets kulturkomité bevist at Drammen er mye, mye mer enn et vegkryss.

Trafikksikkerhet i



Et av temaene vår egen ts-seksjon var mest spent på var fart og fartsgrenser. Senioringeniør Richard Muskaug fra Vegdirektoratet signaliserte blant annet at Vegdirektoratet ønsker utvidet bruk av 70 km/t på strekninger med mye trafikk og mange ulykker.

- Dokumentasjonen dagens farts-grensesystem er forankret på er svært omfattende, sier leder av ts-seksjonen Dina Lefdal, derfor hadde jeg håpet at de nye signalene skulle være noe mer enn nettopp signaler. Hun tror likevel det vil komme gode og anvendbare kriterier for når og hvordan utvidet bruk av 70 km/t skal administreres av skiltmyndighetene.

Må bli bedre på kampanjer

Informasjonskampanjer har vært en del av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge lenge. Resultatene av disse har vært lite dokumentert, og Dagfinn Moe ved SINTEF ga en grei redegjørelse for hvordan og hvorfor kampanjer bør evalueres. Dina Lefdal mener, som så mange andre, at Statens vegvesen er for dårlig på kampanjer:

- De er for tilfeldig og dårlig gjennomført både fra sentralt hold og i

fylkene. I Buskerud har vi nok vært litt lunkne til kampanjer, og bidratt litt halvhjerta fordi vi synes vi må følge opp sentrale direktiv. Da blir det vel enda verre.

Kommunale ts-planer

Et annet tema på årets "TS i fokus" var kommunale trafikksikkerhetsplaner. For å motta tilskudd til trafikksikkerhet (tidligere "Aksjon skoleveg") er kommunene pålagt å utarbeide sine egne ts-planer.

I Buskerud har 12 kommuner startet arbeidet, mens ni ennå ikke har kommet i gang. Dette er ts-seksjonen ikke spesielt fornøyd med. Lefdal sier også at hun frykter at det vil være et sterkt fokus på fysiske tiltak i disse planene, og at atferds-siden får en beskjeden rolle.

- Det virker som om alle fylkene sliter med en situasjon der det fokuseres på fysiske tiltak fordi det der er mulig å få statlig støtte, sier Lefdal.

Statlige midler til ikke-fysiske tiltak ble også etterlyst av Trygg Trafikk og politikere under konferansen i Drammen.

Spørsmålet om hvordan de kommunale ts-planene vi får til uttalelse skal behandles videre ble også reist. Utifra hvilke kriterier skal de godkjennes og skal vi eventuelt returnere planer vi ikke er fornøyde med?

NTP og trafikksikkerhet

Ifølge Nasjonal Transportplan for perioden 2002-2011 skal det legges til rette for mindre biltrafikk og reduksjon i ulykker. Målet er at det skal være under 190 drepte innen år 2011. Hvordan skal dette oppnås?

Avdelingsdirektør Eva Solvi i Vegdirektoratet og påtroppende vegsjef i Buskerud, viste til anbefalt strategi med flere fysiske tiltak, restriksjoner/påvirkning av atferd og bedre koordinering av innsatsen mellom etatene. Med følgende regnestykke skal vi oppnå under 190 drepte:

Antall drepte i 2011 dersom dagens utvikling fortsetter:	350
Anbefalt strategi	-55
Økt kontroll	-40
Andre tiltak	-65
Antall drepte i 2011 etter tiltak	190

Avdelingsdirektøren innrømte at verken punktet "Økt kontroll" eller "Andre tiltak" er beskrevet i NTP,

og at alt naturligvis avhenger av fremtidens bevilgninger.

- Dessuten, sa hun, vi trenger kreativitet og innspill.

Populisme

Fylkessekretær Mette Magnusen fra Trygg Trafikk gikk hardt ut mot NTP i sitt påfølgende innlegg. Hun etterlyste en nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet, 0-visionen, aspekter som livsvarig læring og trafikanten som en ressurs. Hun stilte også spørsmål ved viljen til å gjennomføre de gode intensjonene.

- Er ts-arbeid bare fine ord i populistiske taler? spurte hun.

I sitt svar sa blant annet Solvi at ingen fylker, bortsett fra Rogaland, hadde lagt vekt på 0-visionen i sitt NTP-arbeid. Derfor hadde det heller ikke kommet med sentralt.

- Å legge opp til 190 drepte høres kanskje uetisk ut, fortsatte hun, men erfaringer fra andre land viser at å tallfeste mål nytter.

Trude Holter fra Vegdirektoratet mente i sin gjennomgang av status i arbeidet med 0-visionen at NTP var viktig for å gi en politisk forankring både av begrepet og mål for 2011. Arbeidsplanen videre omfattet blant annet en gjennomgang av økonomi

og effekter, ansvarsavklaring, informasjon og verdidebatt.

Fornøyd ts-seksjon

- Vi er i stor grad fornøyd med arrangementet, sier seksjonsleder Dina Lefdal. Det ble en fin balanse mellom fag og sosiale aktiviteter. Honnør til Kirsti Huserbråten og Hans Jacob Gisholt for fint arrangement i Drammen teater og Jonas Fjeld-konsert.

- Jeg tror folk kosa seg i Drammen, sier Lefdal.

Med andre ord: Mye mer enn et vegkryss!



Til vegsjefen i Buskerud fra fyrsteklasse ved Herad skole!

Du har kanskje lagt merke til den? Der den henger på trappeavstasjonen mellom 2. og 3. etasje på vegkontoret. En fargesprakende tegning av en gang- og sykkelveg langs riksveg 7.

Under årets ts-konferanse kunne Hans Jacob Gisholt på trafikkavdelingen, etter et møysommelig detektivarbeide, presentere en av tegningens opphavsmenn. Lars Riise fra Gol. Den gang 7 år på Herad skole, nå 32, og fortsatt bruker av gang- og sykkelvegen på Gol.

- Jeg spurte meg selv hva disse førstklassingene tenkte på den gangen for lenge siden, sier Gisholt, da de tegnet denne som takk for nytt veganlegg. - Hadde gang- og sykkelvegen påvirket deres atferd i trafikken?

Lars Riise kunne kanskje ikke bekrefte dette, men at den nye gang- og sykkelvegen hadde utvidet horisonten var helt klart.

- Plutselig slapp vi å sykle rundt og rundt på P-plassen, forteller han. - Det var jo i sentrum det skjedde på Gol - fotball, håndball og ungdomsklubb. I dag er vegen en generasjon gammel, men den funker ennå. Selv har jeg to døtre som bruker den hver dag, sier Riise, og peker på tegningen av seg selv. En liten gutt i rød og grønn genser.

TEKST OG FOTO: KJERSTI DANIELSEN





2 700 færre kjøretøy i Rosenkrantzgata

I juni varslet Statens vegvesen Buskerud het køsommer i Drammen. Budskapet var sentralt i sommerens trafikkavviklingskampanje som skulle å få byens bilister til å velge alternative ruter og tenke seg godt om før de satte kurs for sentrum.

Da sommeren var over kunne vi konstatere at kaoset var uteblitt. Riktignok var det tett trafikk, men i forhold til det som var ventet hadde alt gått meget bra.

- Vårt inntrykk er at trafikkavviklingen gikk bedre enn forventet, sier Bjørn Skaar på trafikkavdelingen, -anleggsarbeidet er i rute og vi har fått langt færre klager enn det vi hadde regnet med.

I tillegg til informasjonen som ble gitt, ble det skiltet omkjøring ved behov. Bjørn Skaar er overbevist om at informasjon og fysiske tiltak i samspill har vært avgjørende for at det gikk bra i sommer.

- Faktum er at vi satte i gang store vegarbeider flere steder i byen, og var sikre på at dette kom til å bli vanskelig. Så gikk vi massivt ut og fortalte folk at trafikken vil bli kao-

Køene som forsvant

tisk i sommer. Informasjonen var enkel og grei. Vi anbefalte ingen spesielle omkjøringsruter i den informasjonen som ble sendt ut, for det fantes ingen ideelle ruter, overalt er det jo boligområder. Den skiltede omkjøringsruten blir ikke spesielt mye brukt og folk finner sin egen rute.

Vanskelig for kollektivtrafikken

Planleggingen av trafikkavviklingen rundt de store veganleggene i Drammen er gjort i samarbeid med uttrykningsetatene, kommune og busselskapene. Ikke alle er like fornøyde med de løsningene som er valgt. Drammen og omegn busslinjer mener for eksempel at kollektivtrafikken blir mer hindret enn nødvendig.

- Vi har forståelse for dette, sier Skaar, men allikevel forsvaret vi de løsninger som er valgt. Vi ser heller ingen bedre løsninger.

Færre biler

-Trafikktellingene viser at rundt 600 kjøretøy pr. time har forsvunnet fra Rosenkrantzgata ut av byen i ettermiddagsrushet. Totalt kjører det 2 700 færre kjøretøy forbi Hamborgstrøm i retning vest hvert døgn, kan

Per Solberg på trafikkavdelingen fortelle. Det er tilsvarende blitt borte ca. 400 kjøretøy pr. time i morgenrushet inn mot byen på et tidligere tidspunkt i anleggsvirksomheten her.

- Vi vet ennå ikke helt hvor disse har blitt av, sier Solberg, men det ser ut til at vi finner de igjen i det parallelle vegnettet på begge sider av Drammenselva. Det blir ikke mer enn ca. 100-150 kjøretøy pr. time økt trafikk pr. veg eller gate.

Bedre kjent med Vegpakka

Sommerens informasjonskampanje har også gitt en liten sideeffekt. Folk i Drammen har blitt bedre kjent med Vegpakka. Det ble satt ut informasjonsvegger med brosjyrer på flere kjøpesenter i Drammen og omegn, sendt ut brosjyrer i alle postkasser i Drammen og Nedre Eiker, trykket helsides annonser i Drammens aviser og satt opp en info.stand med Vaffelverk i Gågata. På denne måten har folk også fått et visst inntrykk av hvordan det nye vegnettet blir. Og hvis du er blant de som ikke har fått det med deg, kan vi stadig forsikre om at: **Det blir bra til slutt!**

TEKST: KJERSTI DANIELSEN

FOTO: KJERSTI DANIELSEN/CHRISTIAN STRAND



Stor interesse for Vegpakke Drammen da Statens vegvesen rykket ut i Gågata i august

Ny vegsjef fra 7. februar



Buskeruds nytilsatte vegsjef, Eva Solvi (44), har hittil vært mest opptatt av det som skjer på vegen og ikke hvordan det ser ut under den. Trafikksikkerhet og miljø har vært og vil fortsatt være viktige temaer for vår nye vegsjef, men hun ser fram til å sette seg inn i andre deler av Vegvesenets virksomhet.

- Jeg både gleder og gruer meg til å begynne i den nye jobben, sier Eva Solvi, men understreker at det bare dreier seg om positive følelser. På spørsmålet om hva hun først vil ta fatt på når hun begynner i sin nye jobb er svaret følgende:

- Jeg har ambisjoner om å gjøre meg kjent med tilsatte i hele etaten så raskt som mulig, ikke bare de som jobber på vegkontoret, men også på trafikkstasjonene, prosjektkontorene og i utedriften. I tillegg til å skaffe meg oversikt over organisasjonen Statens vegvesen Buskerud, vil naturligvis problemstillinger knyttet til Vegpakke Drammen stå sentralt, sier Eva Solvi.

Formelt sett vil vår nye vegsjef være på plass 7. februar.

- Hva blir din viktigste oppgave som vegsjef?

- Jeg ser på vegsjefjobben som en todelt hovedoppgave: Det ene er å være leder for Statens vegvesen Buskerud og å skulle tenke langsiktig og strategisk i forhold til de tilsatte. Det andre er å ivareta vår rolle i forhold til kommuner, fylkeskommune, transportnæringen og en rekke andre parter i arbeidet for en helhetlig utvikling, mener hun.

- I jobbsøknader skriver man gjerne litt om personlige egenskaper. Hva slags person er du?

- I min søknad framhevet jeg at jeg har lett for å se sammenhenger og helhet i saker - jeg liker å se saker i fugleperspektiv og har evnen til å tenke langsiktig. Forøvrig synes jeg det er veldig artig å jobbe og oppnå resultater sammen med andre, sier Eva Solvi.

Eva Solvi er opprinnelig fra Trondheim, og er nå bosatt i Bærum. Helt blank i Buskerudgeografi er hun likevel ikke: Med en ektemann fra Modum blir det jevnlig turer til svigerfamilien i fylket hun nå skal være vegsjef for. Hun har ingen planer om å flytte til Buskerud, blant annet fordi hun og ektemannen har to sønner i skolealder, nærmere bestemt 14 og 17 år.

- Guttene mine vil fortsatt oppta en del av tiden min, sier Eva Solvi, og signaliserer dermed at det ikke kommer til å bli lys på hjørnekontoret i 6. etasje på vegkontoret døgnet rundt.

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

5 x rundt ekvator

Da siste betalende bilist passerte E 16-bommen på Skaret i Hole like før klokken 11.00 onsdag 1. desember 1999, var det bilnummer 37. 859.900, som har passert bommen og puttet på kronestykker siden den åpnet for 4620 dager siden, 6. april 1987.

Antall biler, busser og vogntog som har passert Skaret-bommen de siste 12 år og åtte måneder tilsvarer en sammenhengende bilkø på omlag 190.000 km, eller snaue fem ganger rundt ekvator.

1. desember ble E 16-bommen "Utsikten" på Skaret i Hole stengt

I perioden er det samlet inn 400,4 millioner kroner. Gjennom dette har selskapet finansiert bygging av parsellene Sønsterød-Rørvik og omkjøringsvegen ved Vik for totalt 195,6 millioner kroner.

Årsdøgntrafikken hele det første driftsåret var 7703 passeringer. Siste hele driftsåret var trafikken økt til

9139 biler i døgnet, en økning på 18,7%. Høyeste døgnpasering ble notert i påsken 1988, 4. april, med 15.456 passeringer. Høyeste månedspasering ble registrert i august i fjor med 348.559 biler. Høyeste årspasering var også i 1998 med 3.335.801 passeringer.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD



Klar til å møte år 2000?

Om ikke lenge er Dagen med stor D her - dagen vi lurer på om alt enten går knirkefritt eller rett vest. Hva har Statens vegvesen Buskerud gjort for å forberede seg på overgangen til år 2000?

Leder for år 2000-arbeidet i Buskerud, Svein Aage Hatlelid, sover fortsatt godt om natten. Det har han tenkt å gjøre inn i neste tusenår også.

- Så lenge vi har strøm og telefon tror jeg overgangen for vår del skal gå greit, mener han.

Installasjoner med datofunksjon

Det er tekniske installasjoner som inneholder klokker med dato som berøres av år 2000-problematikken. Når det tosifrede årstallet 99, underforstått 1999, endres til 00, kan det hende at maskinen isteden oppfatter det nye årstallet som 1900. Det er kjernen i problemet.

- Dette er også årsaken til at eventuelle feil ikke nødvendigvis oppstår akkurat klokka tolv om natta på nyttårsaftnen, sier Svein Aage Hatlelid, - dette kan skje lenge både før og etter det mange oppfatter som det kritiske tidspunktet, i og med at alle klokker ikke er synkronisert.

Analyser, registrering og testing

Rundt ett års tid har det pågått analyser, registrering og testing av tekniske enheter, som kan tenkes å bli berørt av år 2000-problematikken. På den ene siden dreier det seg om kontor-PCer og programmene som brukes. Vegdirektoratet har tatt seg av de sentrale systemene, mens vegkontoret har ansvar for lokale systemer. Ifølge Svein Aage Hatlelid, vil alle kontor-PCene, i alle fall 99 prosent av dem, være i stand til å takle tusenårsskiftet. Det samme gjelder telefonene etter at enkelte sentraler er oppgradert. Og de som har nøkkelkortsystemer på arbeids-

plassen sin behøver ikke være redde for at de ikke kommer inn på kontoret sitt mandag 3. januar.

- Vi kan selvfølgelig ikke se bort fra at noe *kan* gå galt. Dersom det gjøre det tror jeg likevel det skjer på et område vi overhode ikke har tenkt på, sier Svein Aage Hatlelid.

Enkelte større systemer er oppgradert i anledning tusenårsskiftet. Blant annet skal Autosys og Sveis være klare til å takle overgangen fra 1999 til 2000, det samme gjelder bruiprogrammet BRUTUS. Enkelte gamle programmer, for eksempel Fics, vil trolig ikke overleve tusenårsskiftet. De som har brukt disse til nå har måttet finne erstatninger.

Systemer på vegen

Om noe skulle gå galt, er selvfølgelig enkelte områder mer sårbare enn andre. Dette gjelder blant annet systemer knyttet til drift av og sikkerhet langs vegnettet vårt. Jan Wamstad, overingenør på trafikkavdelingen, har jobbet med registrering av blant annet overvåkings- og styringssystemer.

- I Buskerud har vi registrert om lag 140 forskjellige installasjoner, hvorav 50 er lyskryss, forteller han. For trafikklysene i Drammen er et helt nytt styresystem installert.

- Andre installasjoner er knyttet til tunneler, for eksempel nødtelefoner, vifter, belysning og bomber. Pumper i gang- og sykkelunderganger berøres også av problematikken, det samme gjelder en del måleutstyr på trafikkstasjonene. En del av disse installasjonene er testet, mens i andre tilfeller forholder vi oss til opplysninger fra leverandør om at de skal være i stand til å takle årtusenskiftet, forteller Jan Wamstad.

Beredskap

Produksjonsavdelingen har til enhver tid beredskap for å kunne håndtere hendelser både i trafikken og i forbindelse med vegen og vegens utstyr, tunneler osv.

- Ved overgangen til nytt årtusen i nyttårshelga vil vanlig vinterberedskap være operativ - både på leder-siden og på mannskapssiden, sier produksjonssjef Tore Braaten. Om nødvendig kan ekstra personell tilkalles.

Dersom det skulle oppstå problemer med strømtilførsel og telefonnett rundt årsskiftet, er denne situasjonen også gjennomtenkt. Blir tunnelene i Drammen og Lier mørke og uten nødtelefonsamband, står forhåndsoppsatte skilter som varsler redusert hastighet avdekket. Skjer det samme i f.eks. den 3,3 km lange Geiterygg-tunnelen, kan kolonnekjøring iverksettes. Blir det mørkt i Nes tunnel på Ringerike, stenges tunnelen og fylkesvegen brukes til omkjøring.

For at brøytebiler og andre maskiner skal kunne fylle drivstoff fra tankanleggene våre, kan drivstoffpumper drives manuelt eller med ekstra aggregat. Om nødvendig kan kurertjeneste iverksettes for distribusjon av internpost og gods. Dersom trafikklysene i en periode ikke skulle fungere har folk fortsatt skilter og vanlige trafikkregler å forholde seg til. Blir det i tillegg ekstra kaldt må tradisjonelle «vinterknep» tas i bruk for å holde bil- og maskinparken i gang eller for å hindre frostskafer på utstyr og bygg og anlegg.

Les mer om Statens vegvesen og årtusenskiftet på www.vegvesen.no



Vaffelverket i Guinness Rekordbok

Så har vi endelig fått beviset: Statens vegvesen Buskeruds vaffelverk er en rekord verdig. I 2000-utgaven av den berømte Guinness rekordbok, står vi oppført som innehavere av rekordene "største vaffeljern" og "største vaffel". Vaffelverket er viet nesten en hel side i kapitlet for norske rekorder, med bilder fra verkets første opptreden under Kulturdagene på Lillehammer i fjor.

I rekordboka er det beskrevet hvordan vaffelverket er laget etter en modell av de gammeldagse vaffeljernene som ble brukt på vedkomfyrer, men at vårt rekordjern består av to kumlokk som varmes opp med seks

propanbrennere. Med en starttemperatur på 200 grader tar steking av én vaffel rundt fire minutter. To og en halv liter røre går med til å lage én rekordvaffel, som forøvrig har en diameter på 62,5 cm.

Verkets opphavsmenn, Tor Kristen Bollerud, Oscar Løen, Emil Varlo og Tore Braaten er også behørig navngitt i rekordboken.

Brobyggerredaksjonen sender rundt 200 grader varme gratulasjoner!

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: WILLY BAKKEN

Vellykket julebord igjen

Rundt 100 personer var samlet til vegkontorets og prosjektkontorenes julebord fredag 19. november. Om det er rastløshet eller en evig jakt på perfekte julebordslokaler som er årsaken til at nok et nytt sted ble prøvd ut i år vites ikke, men etter stemningen å dømme kan det kanskje bli flere Vegvesenjulebord i Håndverkeren i Drammen.

Toastmaster Per Solberg loset en forholdsvis pyntelig forsamling gjennom en par timer lang bordsetning, med lett underholdning og allsang. Etter Kjartan Hoves utmerkede takk for maten-tale, der vi fikk klare meldinger om hva som er viktig her i livet og hva vi bør og ikke bør spise, slapp alle dansekåte deltakere ut på gulvet der de kunne utfolde seg til tonene av duoen Juventus.



God stemning ved bordene!

Sykle til jobben-premier

Årets Sykle til jobben-aksjon gikk i år i regi av utbyggingsavdelingens miljøprosjekt, og under julebordet var det klart for premieutdelingen til de to hovedvinnerne. I klassen "syklet lengst" var administrasjonsavdelingens Aud Thoresen en suveren vinner. Hele 1008 kilometer har hun lagt bak seg i løpet av 46 dager, på strekningen mellom Krokstadelva og vegkontoret på Strømsø. Trafikkavdelingens Kjellaug Johannessen var en god toer med sine 630 syklete kilometer på veg til og fra jobb. Arne Tovslid ble nummer tre med 370 km.



Miljøprosjektleder Steinar Bretvik gratulerer Aud Thoresen med seieren i klassen "syklet lengst"

I klassen "syklet oftest" gikk også en dame til topps: Anita Hæg på trafikkavdelingen syklet til jobben 45 av de 46 dagene aksjonen pågikk. Delt andreplass ble det til Gert Myhren og Rolf Bøe Larsen som ble slått på målstreken med sine 44 sykkeldager.

Vinnerne i begge klassene kunne ta med seg hver sin premie i form av en gavesjekk på 2 000 kroner - til bruk i en av G-sports forretninger.

TEKST OG FOTO: INGER LISE SAGMO



Buskeruds damelag b.f.v.: Inger Lise Sagmo, Kristin Nævra, Kjersti Danielsen, Nina Hermansen. Foran fra venstre: Heidi Berg, Camilla Ribe, Jorunn Hoitmyr og helt foran keeper Anita Hellum Persvik



Hallingkastgeneral Willy Bakken deler ut premier, godt akkompagnert av Buskeruds duskedamer

Halling-kastet 1999

Etter hard trening og gode psykiske forberedelser følte Buskeruds damer seg overbeviste om at de skulle gjøre seg bemerket under årets Hallingkast. På hvilken måte var de imidlertid ikke helt sikre på.

I likhet med vegcupen i Trondheim var målet før årets Hallingkast å score mål. Helst mange. I Trondheim var det dårlig med måloppnåelsen, men på Gol gikk det bedre. Sånn akkurat.

Babe'sen fra Buskerud hev seg ivrig inn i første kamp mot Vestfold. Kanskje litt for ivrig. Første utvisning og gule kort kom nemlig etter bare fem minutter. Kampen endte 2-5 til Vestfold.

Med knall og fall

Med seier over Nord-Trøndelag

hadde jentene en teoretisk sjanse til å gå videre til sluttspill, men utifra tidligere erfaringer med de nordtrøndske jentene visste Buskerud at oddsen ikke var på deres side. Trønderne scoret hele fem mål i første omgang. - Buskerud? - Null!

I andre omgang snudde imidlertid spillet seg. Buskerud knallspilte i forsvar, scoret tre mål, fikk ett annullert, og tapte kampen 2-8. Jentene var allikevel strålende fornøyd med en skikkelig morsom kamp. Diverse blåmerker og ømme kroppsdeler var godt bevis på maks innsats.

God deltakelse

Arrangementskomiteen var noe spent på årets deltakelse på Gol, ettersom fjorårets turnering ble avlyst til fordel for Kulturdagene på Lillehammer.

- Vår frykt ble heldigvis gjort til skamme da påmeldingsfristen var ute. Riktignok var det tre fylker som ikke klarte å stable lag på beina til årets turnering, og andre maktet bare å mønstre ett lag, forteller Willy Bakken. - Likevel talte forsamlingen vel 300 mennesker med stort og smått.

I år gikk begge pokalene til det sørvestre hjørnet av landet vårt, da herrene fra Rogaland og damene fra Vest-Agder storspilte seg til Hallingkastseier.

TEKST: KJERSTI DANIELSEN

FOTO: WILLY BAKKEN/VEGARD SLÅTTELID

Rekordpopulær høsttur

Aldri har høstturen i regi av bedriftsidrettslaget hatt så stor oppslutning som i år. Fjellturene har vært arrangert siden 1992, men årets tur slo alle rekorder med tanke på deltakerantall.

Geitrygghytta var valgt som base, og planen var at alle skulle bo her hele helga, fra torsdag kveld til søndag morgen. Med et halvt hundre påmeldte ble det derimot for trangt - hvem hadde vel trodd at over dobbelt så mange ville være med som i fjor? Siden det ikke var rom for alle i herberget, ble løsningen å sende halvparten av deltakerne ut på en lengre ferd: Aurlandsdalen. Resten, blant annet de som hadde med yngre familiemedlemmer, ble igjen på hytta.



På veg mot Aurlandsdalen: Hele gjengen samlet til første rast ved Steinbergdalen Turisthytte.

Geiterygghytta er et ypperlig utgangspunkt for mange dagsturer. For de som tilbragte hele helga der ble det kortere og lengre dagsturer - både for store og små. Fiskemulighetene er gode, og hytteeieren stilte både båt og kano til disposisjon. Innhegningen med reveunger i var også et populært innslag.

Om noen skulle føle seg nedfor fordi de ikke fikk vært på Geitrygghytta hele helga, gikk nok dette over etter hvert. Den første av de to dagene ned dalen var av det mer gufne slaget, gråvær, småregn og vind på toppene, men de rundt 25 turdeltakerne lot seg i liten grad affisere av det. Uten hastverk og med solide pauser brukte gjengen rundt åtte timer på den første etappen fram til Øvstebø. Den påfølgende dagen ble rene sommerdager. Sol fra skyfri himmel gjorde at Aurlandsdalen fikk vist seg fra sin beste side, og med rast på den nedlagte fjellgården Sinjarheim kunne dagen gå de feteste sydenturer en høy gang. Skjønt timevis av gange i nedoverbakke er ikke bare moro - i alle fall ikke de påfølgende dagene...

Lørdagskvelden var alle Vegvesenene samlet på Geiterygghytta, og stemningen under middagen og videre utover kvelden var kanskje hakket høyere enn kvelden før - i og med at alle visste at turen dagen etter ikke nødvendigvis måtte bli så lang. De fleste som var med kan nok skrive under på at turen var vellykket, og ingen tviler vel på at vi har både glede og nytte av å tilbringe litt tid sammen med nære og fjerne kolleger, uten at vi har spesielle problemer som må løses eller møteagendaer å følge.

Blir du med neste år?

TEKST: INGER LISE SAGMO

FOTO: PER SOLBERG/KJARTAN HOVE



Det skal tidlig krøkes - Dina Lefdal med Unni

GEIR HOLM GUNDERSEN
STRØMSKOGEN 48
3030 DRAMMEN



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

Mjøndalen bru



Etter mange års drøftinger ble det i 1910 bestemt at Mjøndalen bru skulle bygges.

Brua skulle bygges som kontinuerlig fagverksbru med fire spenn og med en samlet lengde på 220 meter. Brudekket skulle være monierdekke, det vil si armert betong.

Arbeidet kom i gang høsten 1910 med bygging av tilstøtende veg. Massetransporten foregikk med hest og kjerre. Det meste av fyllmassen kom fra utgraving av Krokstadbekken.

Mange av anleggsfolkene kom fra tidligere storanlegg som for eksempel Bergensbanen, Rjukan, Ofotbanen og Sulitjelma.

Brua var ferdig i 1913.

Arbeidsoverslaget var på 268.000 kroner - og skulle forskutteres av herredet mot senere refusjon av staten "i sin tid".

Bildet som er tatt i 1911 viser at fundamenteringsarbeidene er kommet godt i gang. En presentasjon av herrene som vises foran på bildet, skal vi komme tilbake til i neste nummer av Brobyggeren.

TEKST: OSKAR GJESTEMOEN