

Brobyggeren

Nr. 2 – juli 1996

26. årgang



Vegarbeideren sett gjennom kameraøyet

- Med stormskritt inn i framtida
Side 4-7

Kongsberg trafikkdistrikt og produksjonsområde

- Samarbeid er tingen!
Side 10-11



Statens vegvesen
Buskerud



Redaktøren har ordet:

Nye koster på Info

Vegvesenets informasjonstjeneste står foran store endringer når det gjelder bemanningen. Både informasjonslederen og informasjonskonsulentene vil i relativt nær framtid gå over i andre funksjoner. Undertegnede skal, etter eget ønske, flytte til Trafikkavdelingen, mens kollega Helge Hasselgård har fått ny spennende jobb i Norges Eksportråd.

Etter å ha vært redaktør av bedriftsavisa og informasjonsmedarbeider i godt over 20 år, kan det være sunt både for en selv og ikke minst for etaten, å overlate informasjonssoppgavene til andre. Samtidig er det utfordrende å ta fatt på nye og viktige oppgaver i organisasjonen.

Fra starten og fram til i dag, har det vært en rivende utvikling også på informasjonsfronten. Spesielt det siste tiåret har oppgavene bare økt, noe som viser at forståelsen for hvor viktig dette feltet er, stadig er blitt større. Og det er bra.

For inntil to år siden fristet undertegnede tilværelsen helt alene med informasjonssoppgavene. Dette opplevdes som svært anstrengende etter hvert. Ansettelsen av Helge Hasselgård som ny medarbeider, satte oss i stand til å jobbe med andre oppgaver enn de rent produksjonsmessige. Dette har blant annet resultert i strategi- og informasjonsplaner for virksomheten. Slike er grunnleggende for å kunne drive en god informasjonsvirksomhet. Også på mange andre områder har styrkingen av bemanningen ført til bedre kvalitet på det vi gjør på informasjonsfronten.

Ansettelse av ny informasjonsleder / rådgiver og informasjonskonsulent er nå i full gang. Vi har fått 15 søkere på den utlyste ledige stillingen, og

går alt slik som planlagt, vil nye medarbeidere være på plass om forhåpentligvis ikke alt for lenge.

Normalt pleier ikke redaktøren å takke spesielt til medarbeidere som slutter i etaten.

Men i kraft av min stilling som avtroppende redaktør, tillater jeg meg det ved denne anledningen (den siste muligheten).

Jeg beklager at Helge Hasselgård nå slutter hos oss, men vil samtidig få legge til at jeg har full forståelse for hans valg.

Lykke til i framtida og takk for stor og entusiastisk innsats gjennom to år. Denne har vært meget verdifull, nyttig og lærerik, både for meg selv og ikke minst for etaten. Trøsten i en sådan stund

får være at du fortsatt vil tjene

Konge og fedreland.

Personlig vil jeg få takke alle jeg har vært i kontakt med for godt samarbeid og stor velvilje den tiden jeg har arbeidet som informasjonsmedarbeider.

Selv om jeg nå etter hvert går over til Trafikkavdelingen, innebærer ikke det full stopp med skriftlige bidrag fra min side. Informasjon er et av flere viktig virkemiddel på Trafikkavdelingen. Men det gjelder selvsagt ikke bare her, men for samtlige deler av våre mange ansvarsområder.

Jeg ønsker de nye informasjonsmedarbeiderne lykke til. De skal vite at de kommer til en organisasjon med mange dyktige og hyggelige medarbeidere - og med mange spennende og utfordrende oppgaver å jobbe videre med.

Takk for meg i denne sammenheng og ha en riktig god og helsebringende sommer alle sammen. ♦

God Sommer!

Utgitt av

Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør

Willy Bakken

Journalist

Helge Hasselgård

Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottersen
Albert Skarstad
Erik Lysenstøen

Lay-out, repro og trykk

Drammen Grafisk a.s

Forsidebilde

Erik J. Laeskogen

Opplag

1.500 eksemplarer
Ettertrykk med
kildeangivelse anbefales

Til deg som kjører gul bil...



AV: EINAR JANBY

Du som kjører gul bil har et særlig ansvar. Ikke bare fordi du er sjåfør, men fordi du kjører en spesiell bil som er godt synlig i trafikken. Våre gule biler blir lagt merke til av andre trafikanter. Det er også hensikten med den spesielle lakkfargen og merkinga med Vegvesenets logo. Noe høytidelig kan vi kanskje si at våre uniformerte biler representerer etaten der de er til enhver tid.

For den ansvarlige fører av disse bilene, blir det da et ekstra pålegg å holde seg nøye til trafikkreglene, og kjøre på en betryggende måte. Ja,

kanskje være et forbilde for andre trafikanter ved å ta hensyn og kjøre defensivt.

Jeg tenker ikke her på de gangene gule biler nyttes i arbeid langs vegen, nei på vanlig ferdsel i trafikk ved å overholde fartsgrenser, rette seg etter skilt osv. Vis at de gule bilene også er med på laget ved å kjøre hensynsfullt, være aktpågivende og varsom.

Red. bem.:

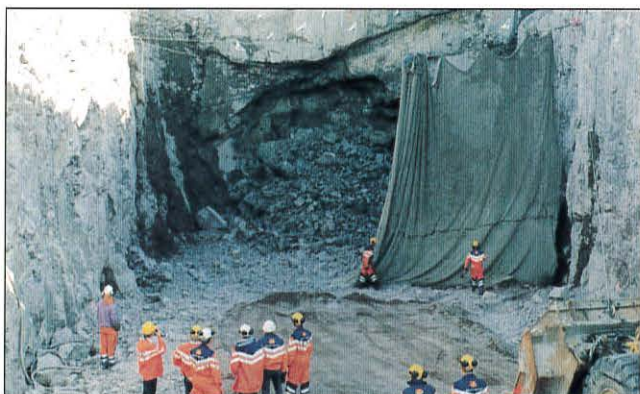
Ta artikkelforfatterens betraktninger med deg når du setter deg bak rattet i din egen bil også. ♦



I gang med Strømsåstunnelen



En ny milepæl i byggingen av ny riksveg 11 fra Drammen til Mjøndalen er passert. Første salve i Strømsåstunnelen er gått.



Teppet går til side og vi ser åpningen på tunnelen.



AV: WILLY BAKKEN

Onsdag 19. juni smalt den første salva i Strømsåstunnelen uten at dramatik av noe slag skjedde. Salva ble bivånet av mange fra Vegvesenet, med vegsjefen i spissen.

På forhånd hadde anleggsarbeiderne forsikret at dette ville gå som smurt - noe det også gjorde.

Eksperter fra Rogaland

Det er mannskaper fra Produksjonavdelingen i Statens vegvesen Rogaland som skal utføre tunnelarbeidene. Årsaken til at de er valgt, er både av økonomiske grunner og at de har stor kompetanse innen tunneldrift. Det er satt opp en egen brakkerigg på Solbergmoen, der tunnelarbeiderne skal bo under sitt opphold i Buskerud.

Til høsten kommer tilsvarende mannskaper fra Hordaland. De vil starte tunnelbyggingen fra den motsatte siden, fra Bjørkelia.

20 - 50 meter i uka

I startfasen regne vi med at framdriften vil ligge på ca 20 meter pr uke. Etter hvert vil denne økes til ca 50 meter i uka. Det vil bli arbeidet i to skift mellom kl 07.00 og 22.00.

Miljøet viktig

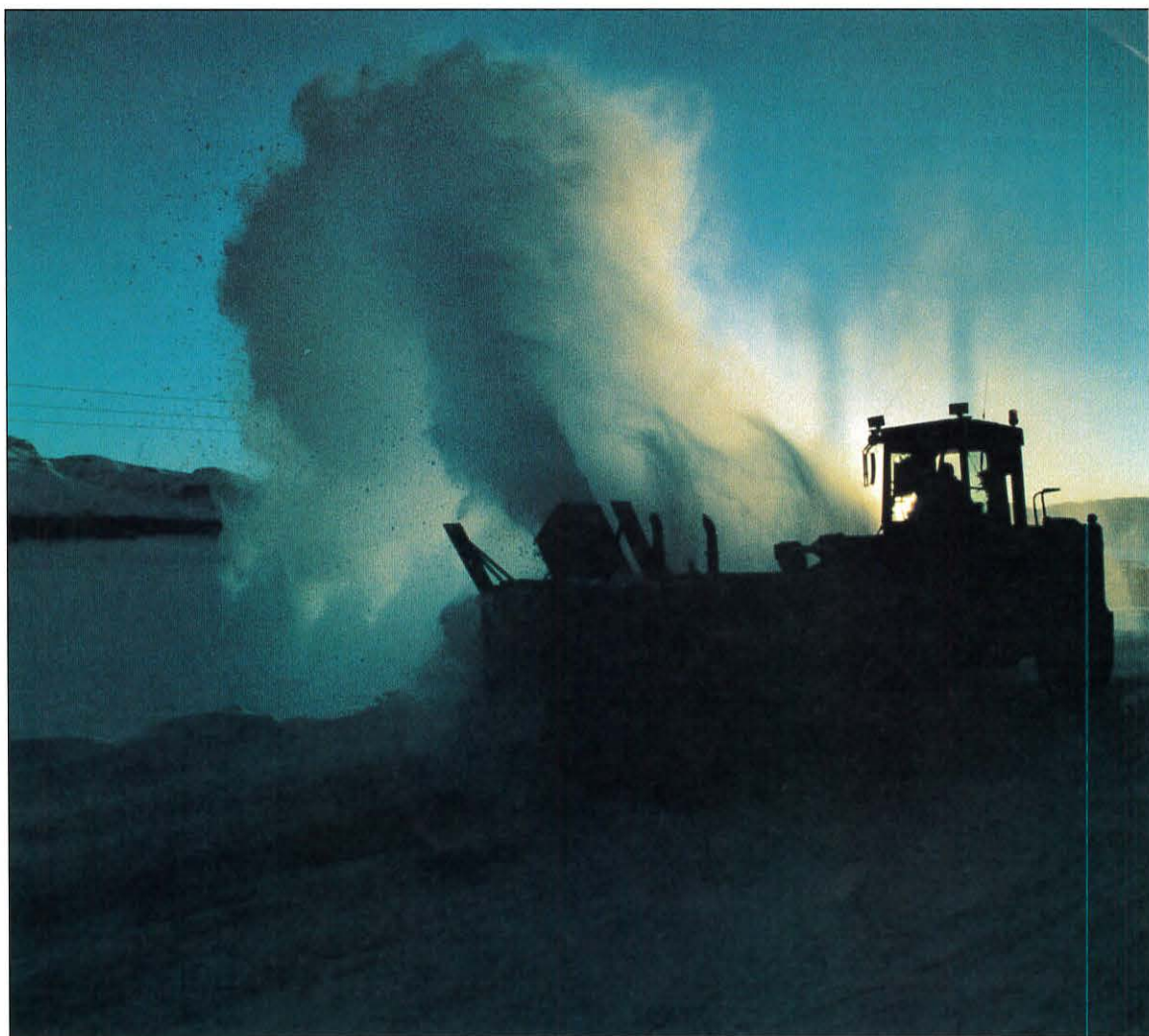
Ved dette anlegget legges det stor vekt på å begrense miljøulempene gjennom å:

- bruke miljødiesel med markedets laveste svovelinnhold
- benytte sprengstofftyper som gir minimalt med nitrose gasser og derved reduserer luft- og vannforurensningen
- bruke resirkulert vann under tunnelboringene
- samle alt avfall fra maskiner og utstyr i egne miljøcontainere
- rense avløpsvannet som slippes ut i det offentlige ledningsnett

Lengste tunnelen i Buskerud

Strømsåstunnelen vil bli ca 3,5 km lang og vil bli den lengste i fylket så langt.

Byggetiden er beregnet å bli på ca 18 måneder og på prislappen står det 242 mill kroner. ♦



Klargjøring av
parkeringsplasser
til påsketuristene
på rv 50

VEGARBEIDEREN



Utfarten til påskefjellet ble
vesentlig mindre enn for-
ventet. Distriktsleder
Rotherud drev overvåking
fra fly. Her sjekkes trafik-
ken på E 16 ved Norderhov,
mot Steinsletta.



Sikkerhetssjekk i Geiterygg-tunnelen på rv 50.

Det siste halvåret har fotografen Erik J. Laeskogen farten rundt blant Vegvesenets folk i Buskerud. Han har arbeidet med en avsluttende prosjektoppgave i dokumentarfotografi på Nordens Fotoskole i Stockholm. Han har valgt å dokumentere den norske vegarbeiderens yrke og jobbhverdag.

Laeskogen har avsluttet skolearbeidet nå, men kontakten med Vegvesenet har gitt mersmak. Vi har hjulpet ham praktisk og økonomisk, og fylkeskommunen har meldt sin interesse for det han holder på med. Forhåpentligvis vil vi etterhvert få se en større fotoutstilling til ære for vegarbeiderne.

Her er Erik J. Laeskogens foreløpige rapport, sammen med smakebiter på hva han har sett og festet til filmrullen.

sett gjennom kameraøyet



TEKST OG FOTO:
ERIK J. LAESKOGEN

Med stormskritt inn i framtida

Effektivisering! Automatisering! Rasjonalisering! Dette er elementer som omgir hverdagen vår i mye større grad i dag enn tidligere. Mye er i forandring, både i privatlivet og yrkeslivet. Dette er nødt til å påvirke vår væremåte, vår framtidige tenkemåte og derfor også våre holdninger. Ikke noe nytt aspekt akkurat, alt rundt oss har jo vært i forandring til alle tider. Hvordan vi arbeider og vårt forhold til arbeidet vi utfører, forandrer seg i takt med tiden vi lever i. Fra århundreskiftet og fram til i dag har forandringene gått med Formel 1-fart. Vil du være med, så heng på! De som ikke er med på leken, får smake steken!

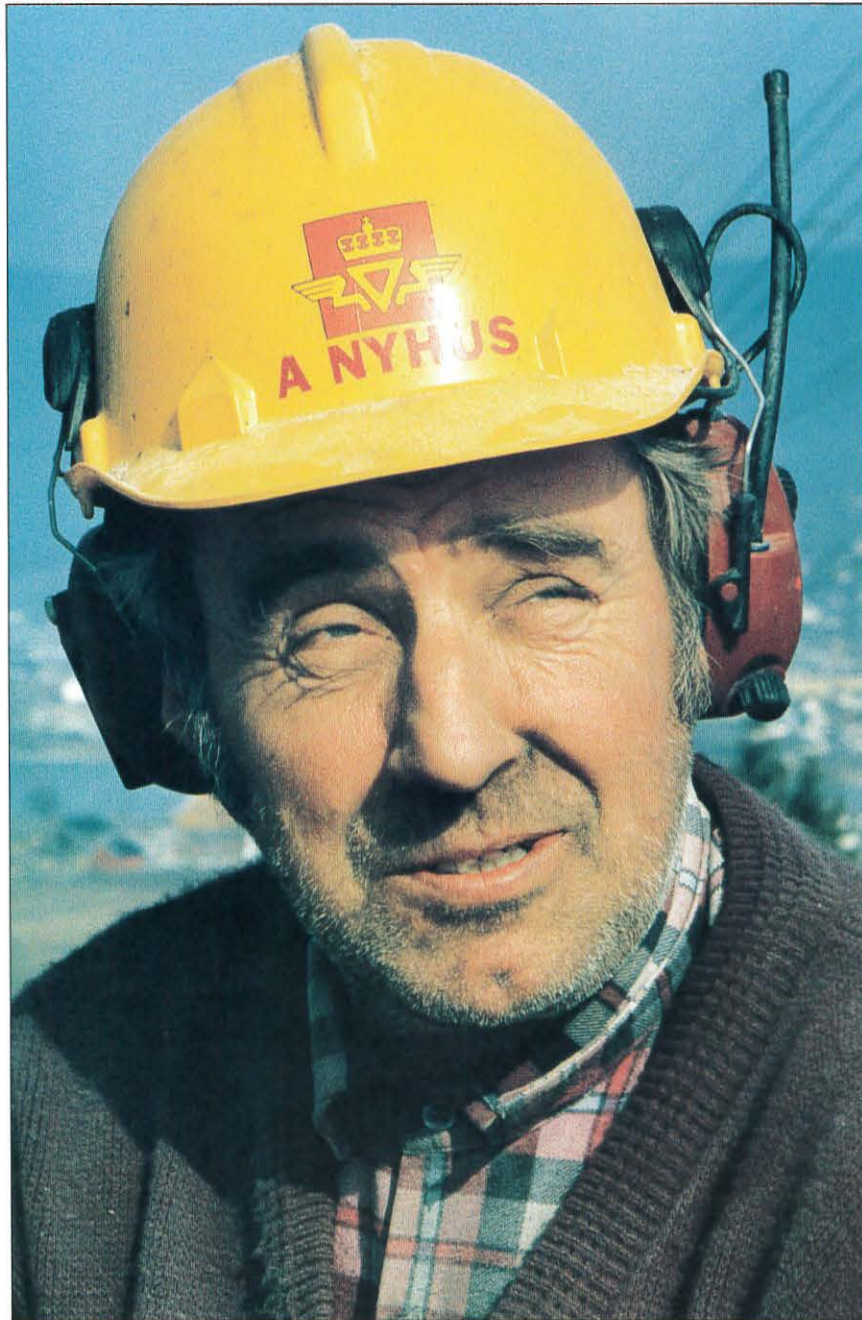
Sanda i timeglasset renner stadig raskere, og med den, mange tradisjonssterke og kjente særtrekk for tida vi lever i. De siste nitti åra, og lenge før den tid også, har det industrielle arbeidet vært en fellesnevner. I dag mener jeg vi er inne i en ny fase. Det industrielle arbeidet har ikke lenger den

samme posisjonen. Automatseringa griper mer og mer om seg, og antallet industriarbeidere blir stadig mindre. Sånn er det også blitt i Statens vegvesen. Antallet vegarbeidere blir også stadig mindre, og maskinene blir større og større.

Jeg velger å kalle dere for vegarbeidere. Det blir for mye å holde styr på alle de forskjellige spesialtitlene som hver enkelt har, dessuten har ordet "vegarbeider" en stolthet i seg som er yrket verdig. Yrkesstolthet er også noe jeg tror er i ferd med å få en svakere posisjon blant våre meninger. Kanskje det er fordi vi har et mer distansert forhold til verktøyet vi bruker og jobben vi utfører. Jeg synes det er viktig å understreke at denne distanseringa ikke er en negativ betoning, men en naturlig følge av den utviklinga vi er inne i. Med litt enklere ord kan vi si at vi er i ferd med å miste litt av følelsen av å ha arbeidet i hånda, sånn at du kan ta og føle på hva det er.

Fotografiet har potensiale i seg til å formidle





Alf Nyhus er en gammel travers i Statens vegvesen Buskerud. Han har bestandig en trivelig kommentar på lager. Bildet er fra rv 11-anlegget på Bangeløkka i Drammen.



Skytebas Knut Grønli drar av nok en salve for å flate ut terrenget på rv 11-anlegget på Bangeløkka.

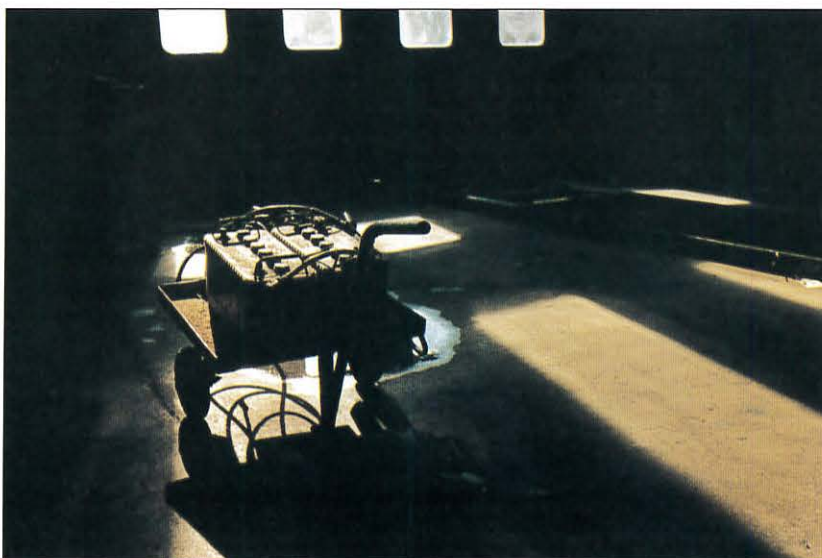


Formann Egil Benth på Ringerike vegstasjon. Tennene på gravemaskinen måtte kvesses for å få bukt med isen som pakket seg i elvene i vinter.

dette budskapet på en veldig direkte måte. Ved å ta personlige stillinger i bildene, kan jeg kommunisere med tilskueren på flere plan. Formspråk, valg av motiv, utnyttelse av lys og dramaturgi er virkemidler som jeg er opptatt av, uten at det skal gå på bekostning av sannheten. Opplevelsen av fotografier er helt individuell og har derfor ingen fasit. Langt viktigere er det at den som betrakter opplever noe gjennom det som finnes i fotografiet.

Gjennom mitt arbeide så langt med Statens vegvesen Buskerud, har jeg fått stifte bekjentskap med en interessant organisasjon i utvikling. Om utviklingen på lang sikt er på godt eller vondt, er ikke min oppgave å si noe om. Utifra mitt ståsted, vil jeg feste vegarbeiderne til filmen for å skape et bredt dokument om hva det vil si å være vegarbeider i 1996 og framover.

Samtidig vil jeg benytte anledningen til å takke de jeg har vært i kontakt med så langt, og en spesiell takk til dem jeg har hengt litt på nakken til for å få bildene. ♦





Pensjonerte sjefer med verneverdi

To sentrale personer i Statens vegvesen Buskeruds historie har gått over i pensjonistenes rekker. De har en felles posisjon som gjør dem riktig "verneverdige": De har begge blitt ansatt i sjefsjobbene for å etablere nye avdelinger og vært eneste sjef i sine avdelinger helt fram til de forsvant ved omorganiseringen. Vi snakker om maskinsjef Eivind Berge som var vår første og eneste maskinsjef fra 1964 til 1995. Og vi snakker om biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard som var vår første og eneste biltilsynssjef fra 1977 til 1995. Ingen av dem har trukket seg tilbake til ørelappstolen. Brobyggeren fikk kontakt med dem i full sving med bygningsarbeider på hvert sitt drømmested på vestlandet - Berge i barndomshjemmet i Høyanger, og Bustgaard i konas barndomshjem på Nordfjordeid.



TEKST: HELGE HASSELGÅRD

FOTO: WILLY BAKKEN

Eivind Berge:

Vår første og eneste maskinsjef

Eivind Berge var maskinsjef i Sogn og Fjordane da han ble interessert i den nyopprettede maskinstillingen i Buskerud i 1964. Dette var i maskindriftens barndom, og både maskin- og verksteddriften var temmelig beskjeden. Berge så det som en stor og interessant utfordring å bygge opp den nye maskinavdelingen.

Kolossal utvikling

Maskinsjefen legger ikke skjul på at det var et tungt løft i starten. Med små midler var det begrenset albuenum. Men etter hvert ble maskindriften mer og mer rasjonell, og det ble bevilget midler til å kjøpe inn moderne utstyr. Det skjedde en kolossal utvikling i løpet av få år. I 70-åra var det over 100 ansatte i maskinavdelingen, og det var en omfattende utleie av mannskaper og maskiner.

- Den tekniske utviklingen fra 60 til 80-åra var voldsom. For eksempel revolusjonerte elektrohydraulikken maskindriften, minnes Berge. Stadig nye og bedre tekniske løsninger skapte nye muligheter for Vegvesenet - og nye oppgaver for maskinavdelingen. Blant annet trengte de ansatte bedre kommunikasjon, og dermed kom utbyggingen av VHF-sambandet som en naturlig del av Berges ansvar. I tillegg fikk maskinavdelingen ansvar for den stadig voksende bygningsmassen.

Når maskinsjefen nå ser tilbake, har han mange gode minner fra tiden i Statens vegvesen. - I disse 31 åra har jeg aldri kvidd meg for å gå på jobb, selv om det sjelden har holdt med åttetimersdager. Det har vært et fint miljø og masse interessante oppgaver.

Nye tider

I 1994 feiret både maskinavdelingen og maskinsjef Berge 30-års jubileum. Feiringen hadde en liten bismak, for det var klart at avdelingen ville forsvinne og de fleste oppgavene ført over til den nye produksjonsavdelingen. - Maskinavdelingen fungerte meget godt - det er i hvert fall min oppfatning, slår Berge fast. - Vi hadde mange dyktige og arbeidssomme medarbeidere som gjorde en flott jobb. Eivind Berge gir klart uttrykk for at han er skeptisk til måten ansvaret for maskindriften og verksteddriften har blitt tatt vare på i den nye organisasjonen. - Enten blir en maskinavdeling opprettet igjen, eller så blir hele egedriften lagt ned, spår Berge. Han viser til erfaringer fra de

store entreprenørene som har gjenopprettet sine maskinavdelinger.

Samarbeid og åpenhet

Eivind Berge var mye ute på verkstedene og hadde tett kontakt med folkene sine. - Du får ikke effektivitet ved å sitte ved et skrivebord og sende ut et rundskriv i ny og ne. Skal vi få gjort noe, må vi ha dialog med våre medarbeidere, slår Berge fast. Han legger stor vekt på samarbeid og åpenhet - og ikke minst det å være ute og treffe dem som gjør jobben. - Ingen er vel perfekt, men jeg har prøvd å ha et godt forhold til medarbeiderne mine.

Historieinteressert

I flere år har Eivind Berge vært ansvarlig for den lokale museale virksomheten og kontaktmann for Vegmuseet. Det fortsetter han med også i sin pensjonisttilværelse. Han er svært interessert i etatsens historie, og har gjort et viktig arbeid med å bevare utstyr og kunnskap for framtida. - Du vet, vi pensjonister er billig arbeidskraft, ler Berge. - Men vi sitter inne med masse erfaring som det er verdt å ta vare på.

Ved siden av dette arbeidet, har han også tatt på seg noen andre oppdrag for Vegvesenet. Han har derfor et kontor på Solbergmoen, og vil være å se nesten daglig - i hvert fall i den mørke årstiden. - Men ikke klokka åtte om morgenen! Jeg vil disponere tida litt friere nå, smiler pensjonisten.

Reiselysten

Forøvrig brukes tida til mye lesing, litt trearbeide ved høvelbenken i kjelleren og reiseplanlegging. - Jeg reiser endel. Kona og jeg hadde planlagt å bruke pensjonisttida til å reise. Mye ble annerledes da hun falt fra. Det er ikke det samme å reise alene, sier Berge. Men han har planene klare for en tur til Amerika via Island i juli. Senere skal han til Tyskland for å gå i gamle spor etter tiden som soldat i Tysklandsbrigaden i 1948. Og han har allerede vært en tur i Afrika.

I sommerhalvåret blir basen i barndomshjemmet i Høyanger i Sogn, der han akkurat nå holder på med å pusse opp badet. Også interessen for jakt og fiske kan han dyrke i hjemtraktene. Berge er erfaren hjortejeger og en ivrig fisker, både på fjellet og i fjorden.

Men til høsten treffer vi sikkert på ham igjen blant Vegvesenets folk - en slik gammel ringrev kutter ikke båndene så lett. Heldigvis. ♦





Asbjørn Bustgaard:

Vår første og eneste biltilsynssjef

Asbjørn Bustgaard hadde god kjennskap til biltilsynet da han kom til stillingen som biltilsynssjef i Buskerud i 1977. Som bedriftsleder for Møllerkonsernets bilverksteder i Osloregionen, hadde han hatt mye med etaten å gjøre. Men i Statens vegvesen Buskerud var interessen for den nyopprettede stillingen heller liten. Med stort pågangsmot og en velutviklet sans for effektivitet og delegering, fikk Bustgaard etablert Trafikant- og kjøretøyavdelingen.

Fra arbeidet hos Møller visste han hvor nødvendig det var med et skikkelig styringssystem og hvor viktig det er med god kundeservice.

Bustgaard hadde vært «hospitant» i en uke hos bilsakkyndige i Oslo. Der fikk han personlig kjennskap til etaten og verdifulle kontakter som kom godt med siden. - I Vegvesenet var det mindre interesse for det arbeidet jeg skulle igang med. Min første sjef, vegsjef Nesje, sa klart i fra at biltilsynet hadde han ikke noe greie på, så jeg fikk ta meg av det som best jeg kunne, minnes Bustgaard. Den mottagelsen hadde han slett ikke noe i mot. - Jeg tok på meg en pådriverrolle og hadde mange tanker og ideer som jeg ville få til. Men det var ikke så lett å overbevise vegfolkene om nødvendigheten av å satse på biltilsyn. Jeg fikk noen signaler om at jeg i begynnelsen dominerte ledermøtene litt i meste laget, smiler Bustgaard.

Nødvendig delegering

Til å begynne med var Bustgaard temmelig ensom på sitt nye kontor. - Ingen ringte, ingen brev kom inn og ledelsen ute på stasjonene ville helst drive på slik de alltid hadde gjort, forteller Bustgaard. Han forstod fra første stund at han måtte arbeide nært sammen med stasjonsjefene. - All kundebehandling skulle jo skje ute. Derfor var det nødvendig å delegerer myndighet ut. Den tidligere biltilsynssjefen har stor tro på delegering. - Det at jeg kunne delegerer, var nok noe av min styrke.

Ordensmann

Bustgaards bakgrunn fra det private næringsliv kom til nytte i biltilsynet, mener han. - Kravene til kontroll og oppfølging av arbeidet var sterke der jeg kom fra. I Trafikant- og kjøretøyavdelingen brukte jeg den erfaringen til å utarbeide et driftsdatasystem som etter hvert ble tatt opp av Vegdirektoratet, videreutviklet og innført på landsbasis.

Systematikeren og ordensmannen Bustgaard hadde full oversikt over det gjeldende regelverk og over håndteringen av det i sin organisasjon. - Jeg ble nok av og til oppfattet som firkantet, striks på regler og retningslinjer. Jeg var også beinhard på frister - jeg var på ryggen på mine medarbeidere med engang en frist ble overskredet, smiler Bustgaard. - Men det var kanskje ikke helt nødvendig å være fullt så systematisk og formell som jeg var, tilføyer han ettertenksomt. - Vi ble ihvertfall veldig effektive. Vår avdeling var kanskje den eneste som behandlet alle saker innen 14 dager. Publikum skal ikke gå og vente på svar lenger enn det!

Sunt å trappe ned

Med innføringen av Det nye Vegvesenet forsvant stillingen som biltilsynssjef. - Det passet meg igrunnen godt, sier Bustgaard oppriktig. - Jeg nærmet meg pensjonsalderen, og det var fint å slippe ansvar for personell, budsjetter og målstyring. Jeg fikk en fin forberedelse til pensjonisttilværelsen ved å trappe ned på denne måten. Dessuten fikk jeg interessante oppgaver knyttet til EØS-kontrollene. Det var et trivelig arbeid sammen med gode kollegaer, sier Bustgaard.

Bustgaard er overbevist om at andre ledere burde gjøre det samme. - En bør ikke sitte med lederansvar de siste årene. Vi stivner nødvendigvis litt i våre oppfatninger. Nye krefter bør slippe til - det er sunt både for organisasjonen og en selv, hevder han.

Halvt vestlending

Nå har Bustgaard gjort halvt vestlending av seg. - Vi har overtatt min kones barndomshjem her på Nordfjordeid. Men vi kommer nok til å reise litt fram og tilbake. Vi har jo familien i Oslo, og huset i Bærum har vi valgt å beholde. Nå om dagen er Bustgaard i full sving med å restaurere det gamle huset på Nordfjordeid. - Jeg har nettopp levert byggemelding på garasje, forteller den erfarne bilmannen entusiastisk.

Bustgaard trives utmerket på vestlandet - selv om regntøyet stadig er i bruk. Som sin gamle kollega Berge er også Bustgaard ivrig med fiskestangen. Han drar laks i elva, torsk i fjorden og ørret i fjellvannene. Like i nærheten ligger slalombakken, og den tidligere biltilsynssjefen tar seg gjerne en tur utfor bakkene i vinterseongen.

- Jeg har hatt 18 gode år i Statens vegvesen Buskerud med dyktige medarbeidere, hyggelige fagsjefkolleger og vegsjefer. Jeg vil gjerne få takke alle for det gode samarbeidet. Men nå har jeg det godt i min pensjonisttilværelse, sier Bustgaard blidt og overbevisende. ♦



I Brobyggeren presenterer vi de fire trafikkdistriktene og produksjonsområdene i Buskerud. Vi begynte i nr 4-95 med Hallingdal, og fortsetter her med Kongsberg.

Kongsberg trafikkdistrikt og produksjonsområde

Kongsberg er et langstrakt distrikt som grenser mot Vestfold i sør og klatrer opp på Hardangervidda i nord. Numedalslågen deler distriktet på langs, og bilvegene må stadig bykse i klopper og bruer over vannvegen. I sør krysser riksveg 11 med mye trafikk. Det er næringstransport til og fra industrien i Kongsberg by, og det er turister til sølvgruvene eller på gjennomfart i retning Haugesund.

Utbyggingen av rv 11 er et hett politisk tema. Stamvegen har blitt en av våre verste ulykkesstrekninger, og er ikke dimensjonert for den trafikkbelastningen den etterhvert har fått. Planene for utbe-

dringer er store. Nordover ligger rv 40 side om side med Lågen opp til Rødberg. Der svinger riksvegen mot vest til Uvdal, før den klatrer opp til Dagali og over i Hallingdal distrikt.

Kongsberg distrikt trekker mye turister - om ikke så mange som området fortjener. Vegvesenets oppgaver preges av turisttrafikken. Det setter krav til tilrettelegging, skilting og oppmerking. Det satses på vedlikeholdet av rasteplassene.

Veg- og trafikkstasjonen ligger på Gomsrud utenfor Kongsberg by.



TEKST: HELGE HASSELGÅRD

FOTO: WILLY BAKKEN

Distriktsleder Ottesen og produksjonsleder Rua:

Samarbeid er tingen!

De to lederne på Kongsberg veg- og trafikkstasjon er godt samkjørte. Kongsberg var først ute med kontrakt mellom Trafikk og Produksjon, og de flyttet sammen så snart de kunne etter omorganiseringen. Men den bygningsmessige løsningen er høyst midlertidig. Det lenge planlagte nybygget er svært etterlengtet på Gomsrud.

På Kongsberg veg- og trafikkstasjon venter de på å få satt spaden i jorda. Et nybygg har vært planlagt lenge, men saken har ligget på is i påvente av Det nye Vegvesenet. I mellomtiden har produksjonsleder Hans Erik Rua hektet seg fast i trafikkstasjonen med brakker fra Veggli og anlegget på Geitryggen. Spesielt romslig har de det ikke. Det viktigste er likevel at Trafikk og Produksjon er i samme bygg, slik at kontakten er best mulig. Det er de svært enige om, produksjonsleder Rua og distriktsleder Ottesen.

- Nærhet er viktig - det skaper tillit. Vi er avhengige av å ha tillit til hverandre. Vi jobber jo i samme bedrift, sier Ottesen. Rua nikker bestemt. De to lederne virker i det hele tatt svært godt samkjørte. - Det hender vel at jeg svarer på ting som Einar skulle tatt seg av, men vi kjenner hverandre og hverandres oppgavene så godt at vi kan være litt fleksible. Det er en viktig fordel ved å jobbe så tett som vi gjør, og ved at vi holder til i samme bygg, mener produksjonslederen. - På denne måten kan vi gi bedre publikumsservice, sier Ottesen. - Publikum skal ikke sendes rundt fra den ene til den andre fordi om vi har delt ansvar. Vi er da ett Vegvesen!

Mange flinke folk

Ottesen og Rua er fulle av lovord om hverandres

og sine egne ansatte. - Her er det mange flinke folk med stor kunnskap og klare meninger, både ute og inne. Det er en stor styrke for oss, understreker lederne.

Både Ottesen og Rua har bakgrunn fra vedlikehold. Det er en klar styrke for samarbeidet dem i mellom, men kan det ha ulemper også? Distriktsleder Ottesen tror ikke det. Det bygger på den viktige forutsetningen at faggrupelederne på trafikk har fått stort ansvar. Biltilsynsoppgavene blir godt ivaretatt takket være den store kompetansen de sitter med. Faggrupelederne har fått mye av det ansvaret som tidligere lå på stasjonssjefene, forklarer Ottesen.

- Dessuten er det vegsida og forholdet til produksjonsavdelingen som har krevd mest arbeid etter omorganiseringen, mener distriktslederen. På Kongsberg var de først ute med å få på plass kontrakten mellom trafikk og produksjon, og de to lederne er godt fornøyde med resultatet. Men de legger ikke skjul på at det var et stykke veg å gå før alt var avklart, også hos dem.

Byggeplaner

Framtidsplanene på Gomsrud er preget av byggeplanene. Ottesen og Rua tar oss med ut på plasen og viser oss hvor den nye bygget skal ligge. Tegningene til det nye bygget er under arbeid. Noe luksusbygg planlegger de ikke - det skal være en nøktern og fornuftig stil. Pengene trengs sårt til annet enn husleie.

- Vi har en stor og fin eiendom her med gode grunnforhold. Det er veldig praktisk når vi skal bygge nytt at vi kan fortsette virksomheten og publikumsservicen i de gamle lokalene helt fram til det nye står klart. ♦



Dagens bemanning på stasjonen. Fra venstre foran: Nina Johnsen, Anita Narverud og Torill Bakken. Bak fra venstre: John Arild Sommerstad, Ranveig Dokka, Einar Ottesen, Hans Erik Rua og Elsa Østern.



I kontrollhallen: Ove Hegna, Stein Drolshammar og Sigmund Helgesplass.



- Her skal nybygget ligge!



Jakob Fogstad sørger for at rasteplassene er i orden til enhver tid. Foto: Tom Erik Aannestad.



Grillfest i kontrollhallen

Fakta om Kongsberg distrikt:

Areal: 4.780 km²
 Innbyggere: 43.280
 Kjøretøyer: 40.429

Vegnett:
 Riksveger 265 km
 Fylkesveger 416 km
 Gang- og sykkelveger: 39 km

Distriktsleder:
 Einar Ottesen

Produksjonsleder:
 Hans Erik Rua

Antall ansatte i produksjonsområdet: 29

Antall ansatte i trafikkdistriktet: 17

Bygning:
 Kongsberg veg- og trafikkstasjon



«Team Buskerud» gjorde en helhjertet innsats under årets utgave av VM i fotball. Noen topplassering ble det dessverre ikke på noen av lagene denne gang.



VM i fotball



TEKST: SÆMING ALVIM

FOTO: LINE JOHANSEN

Stor innsats og hederlige plasseringer - og mange skader. Fredag 7. juni kl 07.00 pakket deltakerne bagasjen inn i turbussen til DOB med kurs for Trondheim. Men er alle gutta på plass? Det så rimelig tynt ut i rekkene. Det ble registret tre i avgang fra i går ettermiddag. Bertil var blitt skadet kvelden før, Lars hadde ikke fått barnevakt i helga, og hvor var Alf Helge? Per Olav jogget bort, klokka nærmet seg 8. De møttes i døra, selv to vekkerklokker og reisefeber hadde ikke vært nok. Bare 12 mann virket noe spedt ut fra tidligere erfaringer i vegcupen.

Så var vi på tur, noen til ble plukket opp under vegs, og så bar det videre mot Hamar og Østerdalen. Fint vær, fin stemning, blide jenter og gutter. Med bedriftsidrettslaget på tur, aldri sur!

Turen oppover Østerdalen gikk fint, her og der så vi spor etter storflommen for et år siden. Vel framme i Trondheim på Royal Garden, ble det skifting og ut til Lade og fotballspill bar det.

Jentene skulle først i ilden mot Oslo. De presset og presset, men ballen ville ikke i mål med det første. Det ble juristen Ina som fikk gleden av å sette den første ballen i mål for damelaget til Buskerud, helt mot slutten, fullt fortjent. Glade jenter og bare med noen småskader.

Så var det guttenes tur mot Møre og Romsdal. De bange anelsene vi hadde om for få reserver, ble svært raskt berettiget. Etter to minutter var hele reservevoten brukt opp. Den første strekken slo til. Gammel fotballskade i følge Kåre.

Etter ti minutter «rullet» Alf Helge raskt ut av banen etter takling i knehøyde. Dette for å få reserven fort på banen. Men det var beklageligvis ingen reserve å putte inn, kvoten var alt oppbrukt. Vi tapte.

Siden gikk det slag i slag den kvelden. Jentene tapte sin andre kamp med ett mål, mens gutta gikk på to tap med diverse strekker og lårhøner i

kjølvannet. Alf Helge måtte i mål og gjorde en kjempeinnsats. Han fikk selvsagt kallenavnet «haltepinken». Det var et syn bare å se ham sparke ut ballen eller hente den bak mål.

Fredagskvelden gikk med til sosialt samvær og pleie av fotballskrotter. Vi hygget og moret oss tross alt.

Lørdagsmorgen, ny innsats, og støle kroppert slet seg løs. Kunne det være dårlig grunn trening tro, eller tøyet vi godt nok ut dagen før? Etter opptelling blant gutta, var det fem som kunne løpe og fire som kunne halte avgårde. Nå var taktikken avgjørende. Vi vurderte en i mål og resten på linje på 16-meteren, nei, vi er ikke feige. Klart vi tapte, men på stillingen 0 - 1 hadde Lasse skudd i stolpen og Svein var aleine med keeper. Kanskje kampen hadde snudd dersom vi hadde hatt litt mere flaks?

Nordland vant turneringen for herrer.

Damene kjempet som «løvinner» i den siste kampen og klarte uavgjort 1 - 1 mot puljevinnerne Sør-Trøndelag. De skal ha all ære av innsatsen!

Vinnere i dameklassen ble Akershus.

Etterpå gjorde det godt med skikkelig varm badstue og svømming i bassenget for lemstre kroppert. Noen samlet seg for åpningskampen i EM med «smågodt», andre hadde bare «smågodt», ja noen sto faktisk og fisket etter laks også, slå den.

Deretter sto banketten for døren. Etter god mat og drikke, taler og premieutdeling startet dansen, dog litt haltende, men etter hver ble de stive pilarene mykere og dansen ble fullført i fin stil.

Søndagen gikk med til hjemreise over Dovrefjell og ned Gudbrandsdalen i fint vær.

Etter åtte og en halv timer var vi atter i Drammen. Vi hadde hatt en fin tur som vi håper skal skape et godt sosialt miljø blant de ansatte i Vegvesenet. ♦

Rekordlite snø på Hardangervidda



Eivind Gauteplass har sendt oss noen bilder som han har tatt på Hardangervidda i vinter. Disse viser at det var minimalt med snø på fjellet i år. Gauteplass kan opplyse at ingen nålevende han kjenner, har opplevd så lite med snø og vind noen gang på Hardangervidda som denne vinteren. ♦

Brakka på Lappstein avbildet 1. februar 1996. Normalt skulle motivet tilsi at bildet er tatt flere måneder senere.



Tilsammen 18 personer deltok på bedriftsidrettslagets først tur i marka. Her er deltagerne forevige under en vel fortjent rast i det fri.



TEKST: SÆMING ALVIM

FOTO: KJELLAUG JOHANNESSEN

Turen til Solbergåsen på langs

21. mai gikk første turen i nærmiljøet vårt, for å skape et godt miljø blant de ansatte i Statens vegvesen Buskerud. Solbergåsen var målet. I alt var vi 18 stk + 1 hund som ruslet opp fra parkeringsplassen i Solberglia i strålende fint vårvær. Det er bratt opp til Vesle-Knabben, men det tar ikke så lang tid å komme opp. Herfra får vi det første inntrykket av hvilken utsikt vi kan forvente oss fra toppen. Etter vel en times gange, er vi på toppen. Herfra er det panoramautsikt over Drammensdalen, Eikerbygdene og Knuten, Skrimfjella, Blefjell og Norefjell som ligger mot horisonten.

Vel på toppen lager vi nying, Kaffe-Lars og pølser kommer frem. Eimen av tyribål blander

seg med lukten av nykøkt skaukaffe og bålstekte pølser, nam, nam. Vi har det kjempebra!

Turen videre går bort over Solbergåsen, fortsatt med den samme fine utsikten. Vi passerer steder der enkelte hopper ut i hanggliding og paragliding. At de tørr, det ser ganske luftig ut å hoppe ut denne fjellsida. Batteriet passerer hvor vollene ligger etter oppløsningen av unionstida med Sverige i 1905. Herfra følger vi Kanonveien tilbake til parkeringsplassen i rødstrupens, svart-trosten, Bokfinken Knuts og måltrostens blanda aftensang.

En fin tur i vårt nærmiljø, der utvikling av det sosiale skal være vårt mål! ♦

Minneord

Per Jellum har lagt ned sin vandringsstav. Etter lengre tids sykeleie, med bl.a. blindhet, sovnet han inn og ble bisatt i Strømsgodset kapell den 28. mai 1996.

Jellum kom til verden oppe på Snarum 2. juni 1910. For hans vedkommende kan vi med rette si at han fikk Vegvesenet innmed "morsmelken". Hans

far var nemlig vegoppsynsmann. Allerede i årene 1927 - 35 assisterte Jellum i perioder ved Buskerud vegvesens arbeider ute i marka, både ved undersøkelser og anlegg. Han utførte også selvstendig nivellement, grunnmålinger mv. Inne på vegkontoret kom han først som ekstrakontorist i 1935 og fikk fast ansettelse fra 1. april 1937.



Senere gikk han gradene opp til han avsluttet som leder av personalseksjonen. Han ble pensjonist fra 1. juli 1977, men hadde også senere en del særoppdrag for vegkontoret.

Jellum var en markant personlighet innen Vegvesenet.

Grunnet sitt tidligere engasjement ute i marka, og senere gjennom sitt arbeide på det merkantile området, kan det sies at han var så nær den komplette vegmann som det går an å bli. Sin omfattende viten til tross, så hadde han en folkelig stil og et humør som gjorde at han nød stor respekt innen alle ledd i Vegvesenet.

Når det gjelder Jellum så kommer vi ikke utenom å måtte nevne hans spesielle omtanke for vegkontorets tidligere så berømte tyttebærturer, som det faktisk ennå går frasagn om.

Personlig hadde jeg gleden av å arbeide sammen med Jellum i ca 37 år, og en bedre lærerester kan vanskelig tenkes.

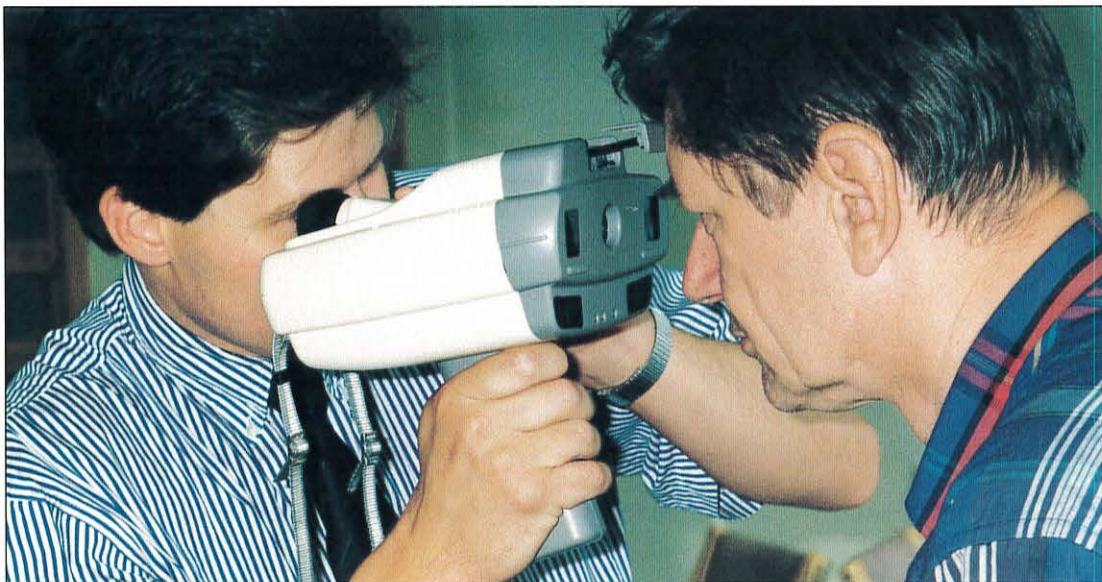
For Vegvesenet var Jellum en god mann som gjorde den jobben han var satt til på en skikkelig måte. Vi eldre, som kjente ham, vil gjerne huske ham som den gode og hjelpsomme kollega han alltid var.

Vi ønsker fred over ditt minne, Per.

Olaf Rustand ♦



Distriktsleder Per Kr. Rotherud får sjekket om synet er i orden med det nye apparatet.



Obligatorisk synstest av førerkortkandidater



AV: EINAR JANBY

EU-tilpassing av førerkort- og trafikkopplæringsforskriftene er på gang. En av de endringer som kommer, er et pålegg om å gjennomføre en synstest av søkere til de førerkortklasser hvor kun egenerklæring for hele er nødvendig. Dette gjelder førerkortklassene T, A og B.

Forslaget fra Vegdirektoratet går ut på at sensor skal teste kandidatens syn ved at vedkommende, på en bestemt avstand, skal lese registreringsskiltet på bilen foran, eller lese et henvisningsskilt på den førerprøveruta som kjøres.

Dette er en lite tilfredsstillende løsning. Sensor bør ikke pålegges andre oppgaver enn å bedømme utførelsen av førerprøven. Det kan også være noe tvilsomt om en slik synstest blir pålitelig nok.

I et forslag til Vegdirektoratet har vegkontoret

satt fram ønske om at synstest utføres av trent kontorpersonale, f.eks. ved gjennomføring av teoriprøven, eller når søknad om førerkort leveres.

Nylig ble et hjelpeapparat for synstesting demonstrert ved Drammen trafikkstasjon for interesserte frammøtte fra våre stasjoner. Apparatet er lite og hendig, og testen kan gjennomføres med stor nøyaktighet på få minutter. Testing kan også utføres på utekontroller.

Alternativet til en slik obligatorisk test, er å kreve attest fra lege eller optiker lagt ved førerkort søknaden.

Ett er sikkert, synstest vil bli krevd etter 1. januar 1997, og det er å håpe at dette kan la seg gjennomføre på en riktig måte for førerkortkandidaten. ♦



Aksjon mot kollisjon på rv 11

Fra 1988 til 1995 har det skjedd 180 trafikkulykker med 7 drepte og 25 alvorlig skadde på strekningen fra Hokksund til Telemark grense. Det gjør denne snaut fire mil lange vegen til en av de mest ulykkesbelastede strekningene i hele fylket.

På denne bakgrunn har Kongsberg politikammer, Øvre Eiker lensmannskontor og Vegvesenet slått sine ressurser sammen for å få redusert antall ulykker.

Første fase i aksjonen bestod i en befarings- og strekningen ble saumfart av de aktuelle samarbeidspartnere. Dette resulterte i at 26 ulykkesstrekninger ble plukket ut. På disse, som utgjør en lengde på bare ei mil, har det inntruffet hele 160 ulykker med fem drepte og 21 alvorlig skadde i perioden 1988 - 95.

Det var derfor stor enighet i aksjonsgruppen at

ved å konsentrere innsatsen på disse strekningene, ville effekten bli størst. Virkemidlene som er satt inn i aksjonen, er todelt:

- Vegvesenet gjennomfører utbedringer på og langs vegen i form av bedre skilting og oppmerking. Enkelte steder vil det også bli foretatt siktrydding.

- Politiet vil konsentrere sin overvåking og kontroll av denne aktuelle strekningen i tida som kommer. Det samme gjelder biltilsynets og Utrykningspolitiets kontrollvirksomhet.

Trafikantene som ferdes på riksveg 11 mellom Hokksund og Telemark grense, må i tida som kommer regne med minst en kontroll hver eneste dag.

Tilsvarende innsats skjer også på riksveg 11 gjennom Telemark fylke. ♦



AV:

WILLY BAKKEN



517 år i Vegvesenet



AV: WILLY BAKKEN

I løpet av fjoråret ble 15 av våre ansatte pensjonister. Ved den tradisjonelle sammenkomsten for årets pensjonister, var 12 av dem tilstede på Tyrifjord Hotel.

Som vanlig vanket det mye god mat og drikke, kaffe og kaker til hedersgjestene.

I sin hilsen til de nye pensjonistene, takket vegsjefen for deres innsats i etaten gjennom mange år. Tilsammen representerte dette en tjenestetid på respektable 517 år i Vegvesenet. Som avslutning fikk samtlige av gjestene tildelt diplom og gave som takk for lang og trofast innsats. ◆



Foran fra venstre: Arne Grefslie, Arne Ingebo, Egil Wårviken, Oskar Gjestemoen, Olav Skredderberget, Oskar Løen og Birger O. Borgen. Bak fra venstre: Egil Stensrud, Rolf Lervik, Harry Granbakken, Knut Skreprud, Bjarne Bergom og vegsjef Trygve Rognan.

Nye motorsykler til Trafikkavdelingen



AV: EINAR JANBY

To nye motorsykler er innkjøpt til Trafikkavdelingen fra sesongen i år. I alt disponeres det fire motorsykler, en plassert i hvert distrikt. De siste anskaffelsene er av merket Suzuki GSX 600F og 750E, som er ansett for å være svært gode touringssykler.

Syklene er i første rekke disponible for de sensorene ved stasjonene som kjører førerprøver i klasse A. Sesongen for førerprøver i denne klassen, varer fra mai til september. I Buskerud ble det i fjor avlagt 1028 prøver i klasse A.

Siden dette arbeidet ansees å være pålagt risikofylt arbeide, er det nødvendig for sensorene å ha en viss egentrening på motorsykel. Det er dette som er bakgrunnen for denne satsingen på egne motorsykler. I tillegg har vegplanleggere og vedlikeholdere på vegkontoret begynt å stille seg spørsmål om hvordan vegen oppleves fra ulike trafikanters synspunkt. Derfor har enkelte på trafikkseksjonen tatt "lappen" på motorsykel, for selv å kunne gjøre erfaringer fra vegsystemet i fylket.

Kvalitetssikring med bedre trafikanter og tilpasset vegsystem blir da sikkert stikkord for denne satsingen for trafikanter på to motoriserte hjul. ◆

Faggrupeleder Reidar Andersen, i full mundur, fra Kongsberg veg- og trafikkstasjon ved en av de nye motorsyklene.





TREPÆLEBRO OVER KRØDEREN

AV OSKAR GJESTEMOEN

I 1861 fikk «rors-karene» på Krøderen avløsning. Da overtok dampbåten Haakon Adelsten transporten fra Krøderen og fram til Gulsvik. Men vinterstid måtte fortsatt «lassekjøringen» gå over Ringnesåsen, eller på Krøderen når isen var sterk nok.

Den 16. september 1867 vedtok Stortinget at det skulle bygges jernbane fram til Krøderen. Jernbanen ble bygget ferdig som smalsporet bane og offisielt åpnet i nærvær av kong Oscar 28. november 1872.

Krøderen ble dermed et meget viktig kommunikasjonspunkt.

Da planarbeidet med jernbane fra Krøderen til Sigdal ikke førte fram, kom kravet om bedre vegfor

bindelse. I forbindelse med veganlegget Krøderen - Sigdal, ble det i 1873 bygget en «trepælebro» ved utløpet fra Krøderen. Amtet måtte betale kr 3.494,12 av bruutgiftene og det samme beløpet måtte herredet ut med.

Det ble meget store vedlikeholdsutgifter på denne brua, og den ble derfor ombygget i tiden 1909 til 1911. Den fikk ni spenn, hvorav ett fagverksspenn. Denne ombyggingen kostet kr 70.529,21. Staten betalte kr 35.264,60, amtet kr 17.632,30 og herredet kr 17.632,31.

Krøderen bru er i nyere tid ombygget for tredje gang.

