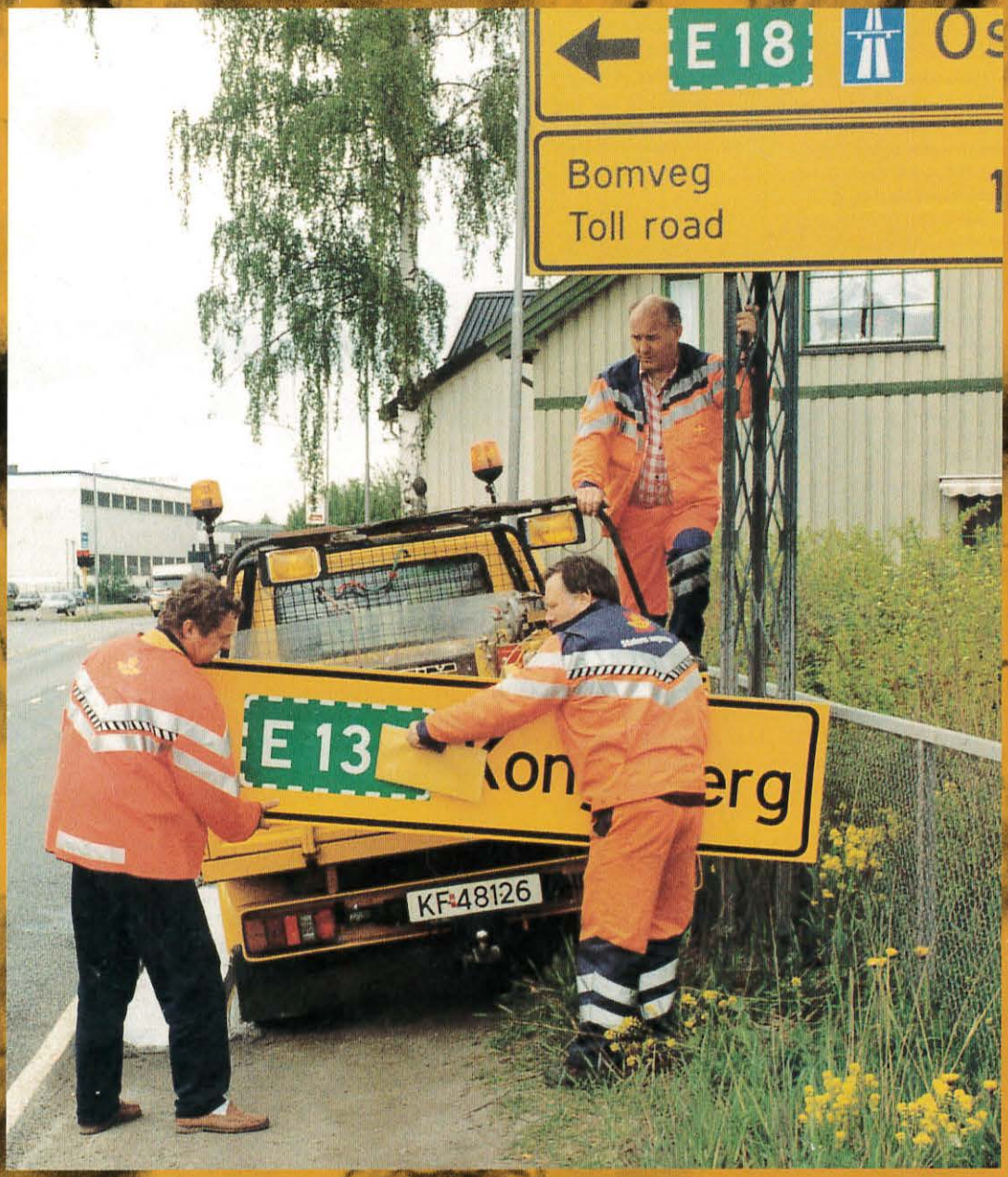
Brobyggeren

Nr. 2 – juli 1997 27. årgang



Viktige oppgaver i årene som kommer
Side 2

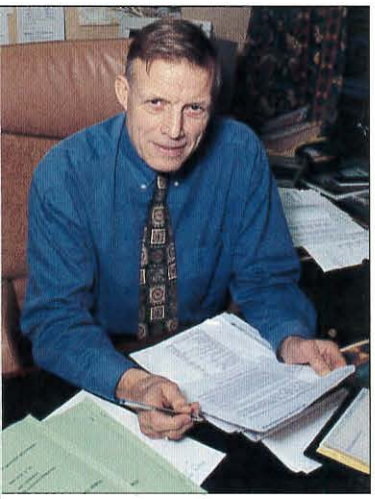
Vegdatabanken - Statens vegvesens offisielle tall
Side 6-7

Hvordan bli en god pensjonist?
Side 12

Din nestenulykke - min ulykke?
Side 14

Statens vegvesen
Buskerud

Viktige oppgaver og stor aktivitet i kommende år



Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007

De siste 30 år har Vegvesenets virksomhet vært styrt gjennom politiske langtidsplaner med fire års varighet. Det ligger derfor en lang og god tradisjon bak Regjeringens framlegging og Stortingets nå avsluttede behandling av St.melding nr. 37 om Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998-2007. Tidsrammen er på ti år, med rullering og ny behandling i Stortinget etter fire år.

Planen følger det styringssystem for Statens vegvesen som Stortinget besluttet for to år siden. Det innebærer at veg- og vegtrafikk-politikken i hovedsak styres gjennom strategiske valg og i mindre grad gjennom behandling av enkeltprosjekter. Konkrete handlingsplaner utarbeides nå for perioden 1998-2001 på det grunnlag som foreligger etter Stortingets behandling. For stamvegene blir disse håndtert og besluttet sentralt, mens fylkespolitiske prioriteringer vil være svært avgjørende for det øvrige riksvegnettet. Handlingsplanen for Buskerud vil være klar høsten 1997 etter behandling i fylkestinget.

Resultatet av Stortingets behandling av St.melding nr. 37 er at Regjeringens framlegg og økonomiske rammer blir stående. Men det har vært en usedvanlig opphetet debatt om rammene for investering i nye veger. Forslag til betydelige påplussinger fyller nærmere 40 sider i innstillingen fra Samferdselskomitéen, men spriker såvidt mye at det åpenbart ikke har vært mulig å oppnå flertall i Stortinget for noen av forslagene. Det er likevel gitt meget sterk støtte til en del prioriteringer i Buskerud som Regjeringen synes å kunne følge opp ved de kommende budsjettframlegg. Første anledning vil være statsbudsjettet for 1998. Det kan forøvrig være nyttig å minne om at Stortingets behandling av en stortingsmelding kun er rådgivende for Regjeringen.

Buskerud har fått følgende å forholde seg til i årene som kommer:

Drift og vedlikehold

Innsatsen på riksvegene blir omtrent som den har vært i årene 1994-97. Det samme gjelder tilskuddene til fylkesveger. Større slitasje fra økt trafikk vil måtte tilpasses de rammer vi har i dag.

Investeringer på stamveger

Rv 23 Oslofjordforbindelsen fullføres som planlagt med åpning år 2000.

E 16-parsellene Rørvik-Vik og Sollihøgda antas gjennomført i perioden 2002-07.

E 18 gjennom Drammen (motorvegbrua) bygges ut til fire-felts veg i perioden 2002-07, mens parsellen Frydenhaug - Kobbervikdalen kan bli trukket inn i finansieringen av Vegpakke Drammen.

E 134 mellom Drammen og Mjøndalen (bompengefinansiert) fullføres i år 2000. Parsellen Hegstad - Kongsberg fullføres i perioden 2002-07, mens parsellen Hegstad - Damåsen kan bli gjennomført før 2002.

Sentrumsring parsell Bragernes gjennomføres som planlagt med åpning år 2000. Rv 283 Øvre Sund bru og Kreftingsgate kan bli gjennomført fortløpende etter Bragernesparsellen ved mulig overføring av stamvegmidler fra E 18. Konnerudnedføringen og sykkelvegplanen gjennomføres som forutsatt.

Utfordringer

Innsatsen på trafikksikkerhets- og miljøprosjekter og gang-/sykkelveger har vært høy de senere fire-årsperioder i Buskerud. Den økonomiske rammen til dette blir nå betydelig redusert. Det gjelder også kollektivtransport og service-anlegg. Det ligger en stor utfordring i å vinkle innsatsen på disse investeringene sammen med andre tiltak, slik at trafikksikkerheten framfor alt blir ivaretatt.

Mange viktige investeringsprosjekter med god lønnsomhet er ikke med i ti-årsplanen. Det er derfor reist spørsmål om mulig bompengefinansiering fra ulike hold i fylket. Eventuelle utredninger i så måte må være basert på lokal politisk enighet om slike undersøkelser.

Andre tiltak som varsles er promillegrense på 0,2 og styrking av førerkort-opplæringen for tunge kjøretøyer. Videre varsles større plan- og tilretteleggingsansvar for kollektivtransporten til Vegvesenet.

Fylkesvegplan for Buskerud 1998-2001

Ny fylkesvegplan er også utarbeidet og ble sluttbehandlet i fylkestinget 18. juni. Planen er basert på de rammer som fylkesplanen og fylkeskommunens handlingsplan setter, og som også kommer til uttrykk i årets budsjett for fylkesvegene. Det er også vist hvilken standard og transportmessige forbedringer som kan oppnås ved økninger i rammene. I fylkestingets vedtak er det åpnet for å vurdere økte rammer ved behandling av nytt handlingsprogram til høsten.

Planen opprettholder en inndeling av fylkesvegene i tre kategorier etter viktighet, men en større andel veger er foreslått i kategori 1 (svært viktige fylkesveger) og særlig i kategori 2 (viktige fylkesveger) med sterk reduksjon i kategori 3 (øvrige fylkesveger). For drift og vedlikehold er det beregnet tre ulike strategier for standard, avhengig av bevilgningsnivå.

For investeringer er fortsatt forsterkning av svak bæreevne en hovedsatsning, inklusive et eget program for eliminering av flaskehalser i form av svake bruer. Det legges også opp til en betydelig økt innsats på trafikksikkerhet. Det er lagt opp til alternative investeringsprofiler avhengig av bevilgningsnivå.

Våre to viktigste prioriteringsgrunnlag for årene framover er dermed på plass. Det gjør at vi får oversikt over hva vi skal planlegge og hvordan vi skal legge opp virksomheten vår på ulike områder i årene framover. Og selv om våre ambisjoner alltid strekker seg lenger enn det vi får besluttet og bevilget; - her er det nok av interessante oppgaver og svært mye som skal gjøres. Det kan være godt å ha med seg når ferien nå står for døra.

God sommer!
Trygve Rognan

Utgitt av
Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2
Drammen

Utgaveredaktør
Inger Lise Sagmo

Redaksjonsråd
Hans-Jan Håkonsen
Einar Ottersen
Albert Skarstad
Erik Lysenstøen

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

Forsidebilde
27. mai skiftet Rv 11 navn til E 134.
F.v. Øystein Johansen, Bjørn Kristoffersen og Svein Nilsen fra Produksjonsområde Drammen.
Foto: Willy Bakken

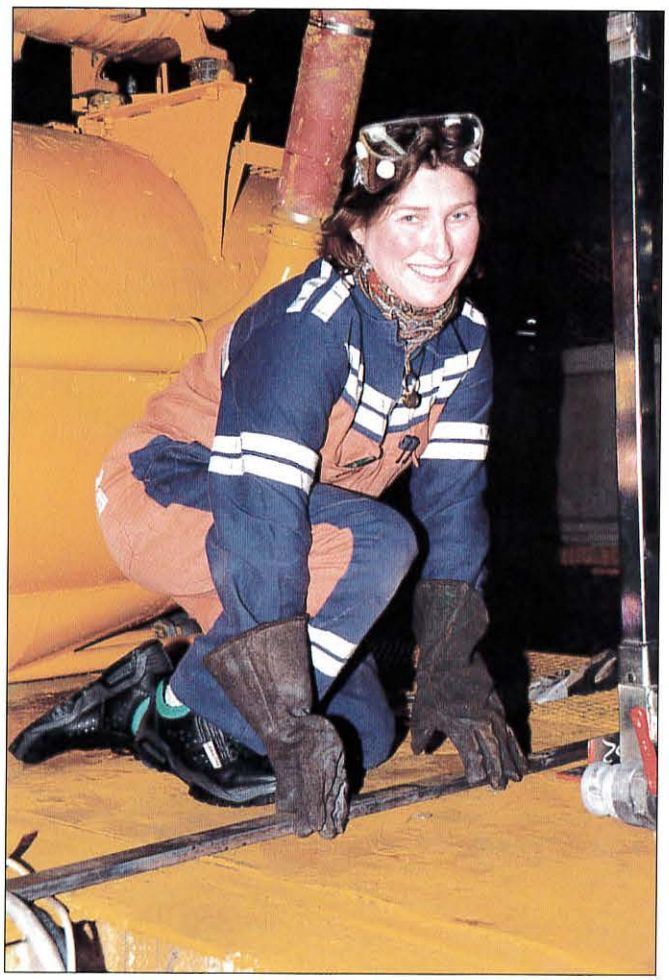
Opplag
1 500 eksemplarer

-Det viktigste er å trives i jobben

-I enkelte tilfeller må du kanskje være litt ekstra hardhuda hvis du skal arbeide som eneste jente sammen med en gjeng mannfolk. Her på Solbergmoen er det imidlertid ikke noe problem - jeg har de beste kollegene som tenkes kan!

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Marie-Kristin Lillegård er sveiser og platearbeider ved produksjonsavdelingens verksted på Solbergmoen. Ute i verkstedshallen har hun bare mannlige kolleger. Ser vi bort fra kokker, kontor- og rengjøringspersonell, er tallet på kvinner i produksjonsavdelingen svært lavt. Noen få finnes det likevel, og Marie-Kristin Lillegård er en av dem.



Hun snakker mer enn gjerne - og ikke minst om jobben sin. Fullt så pratsom er hun ikke når vi kommer inn på temaene kvinnesak og kvinner i mannsmiljø, men på ett punkt er hun klar:

-Kjønnskvotering er det verste jeg vet! Det viktigste er at du får en jobb du trives i og er kvalifisert for. Jeg tror på at jenter har en positiv innvirkning på enkelte arbeidsmiljøer, men dersom en mann har bedre kvalifikasjoner, bør han få jobben, slår Marie-Kristin Lillegård fast.

Metallsløyd

Hennes interesse for det mange oppfatter som tradisjonelt mannfolkarbeid ble vekket tidlig i tenårene. På ungdomsskolen ble metallsløyd og teknisk tegning ett av favoritt-fagene. Da hun var ferdig på ungdomsskolen var kursen derfor staket ut. Først tok hun grunnkurs i "maskin og mek." - året etter ble viet bilmekanikk. Deretter fulgte flere år med forskjellige jobber, og i mars 1993 kunne hun endelig titulere seg som platearbeider med fagbrev etter 45 måneder som praktikant i godkjente lærlingebedrifter.

I tillegg til at Marie-Kristin Lillegård er platearbeider, har hun åtte forskjellige sveise-sertifikater, blant annet TIG på svart stål, TIG rustfritt og HL045 på pinner, rørtråd og massiv tråd. For uinvidde betyr dette at hun kan sveise alle materialer og ulike vinkler og konstruksjoner.

Arvelig belastet

-Hvorfor falt du for akkurat det fagområdet du nå arbeider innenfor?

-Det var vel ganske tilfeldig. Håndarbeid og matlaging har aldri vært noe for meg, så det spørs om det rett og slett har en genetisk forklaring. Og hvis det er tilfelle, så har nok den yngste datteren min arvet mye av meg - hun kjører i alle fall grus i dukkevogna si, sier Marie-Kristin Lillegård med et stort smil.

Fra teori til praksis

-Hva er det som er så spennende med å være platearbeider og sveiser?

- Jobben min går blant annet ut på å lage forskjellige konstruksjoner ut fra tegninger. Det er spennende å se at råmaterialer blir redskaper og innretninger som fungerer slik de er ment å fungere. Jeg skjærer ut delene jeg trenger fra flate jernplater. Deretter bøyer og former jeg dem før jeg sveiser dem sammen, forklarer hun.

Reparasjoner er også en del av jobben på Solbergmoen. Vegvesenet har mye utstyr som må vedlikeholdes, i tillegg til at enkelte kjøretøyer og redskaper av og til må bygges om og tilpasses nye bruksområder.

-Akkurat nå er jeg med på å bygge om en malebil som før har vært brukt til merking med oljebasert maling. I sommer skal vannbasert maling tas i bruk, derfor må alle kontainere, rør og aggregater skiftes. Dette gjør vi i samarbeid med han som kjører bilen, forteller Marie-Kristin Lillegård før hun hiver seg over sveiseapparatet igjen. ◆

Sort masse 1997

I løpet av fire hektiske måneder - juni, juli, august og september - skjer det meste av dekkefornyelsen på vegene i Buskerud.

TEKST OG FOTO:
GEIR REFSDAL

Den vanligste årsaken til at et asfaltdekke må fornyes er at det oppstår hjulspor som er så dype at de blir trafikkfarlige (dypere enn 25 mm) eller at dekket er blitt veldig ujevnt. Hver sommer registreres spor og jevnhet på vegene i Buskerud - meter for meter. Ved å se på utviklingen over flere år, er det mulig å beregne når et asfaltdekke må fornyes, selv flere år i forveien.

På riksvegene skjer mye av dekkefornyelsen ved at sporene fylles med så mye asfalt at at det også blir et tynt lag som stryker såvidt over toppene mellom sporene. Metoden brukes fordi budsjettet ikke tillater at mer asfalt legges ut. Det er en billig metode som sikrer dekkefornyelsen, men den bidrar lite eller ingenting til at vi får en lenger dekkelevetid.

Dekkebudsjettet
Riksveger: ca. 40 mill
Fylkesveger: ca. 20 mill
Ekstra midler for opphevelsen av telerestriksjonene: ca. 5 mill.

Dekkelevetid

På riksvegene regner vi med at et asfaltdekke kan ligge i cirka ti år før det må fornyes. Men det er stor forskjell på kvaliteten som kreves av det dekket som legges på en motorveg med 25 000 biler i døgnet og det som legges på en riksveg med lite trafikk, f.eks. 1 000 biler i døgnet. På E 18 brukes det en varm asfalt som blir tett og stabil, og det brukes stein som er spesielt slitesterk.

Telerestriksjonene fjernet i 1995

Etter at telerestriksjonene ble fjernet på alle riks- og fylkesvegene for to år siden, har Staten bevilget ekstra midler til dekkevedlikeholdet, slik at dekkelevetiden ikke skal bli redusert. Teleløsningene har vært meget gunstige i Buskerud de tre siste årene - dvs. rask innfrysning tidlig på vinteren og tørt vær i teleløsningen mv. - slik at vi til nå ikke har opplevd noen lokal dramatikk med veger som har gått i oppløsning

Telerestriksjonene
ble opphevet på alle riks- og fylkesvegene i Norge i 1995 (men ikke på de kommunale vegene). De vegene som tidligere f.eks. ble satt ned fra 10 til 8 tonn tillatt aksellast i teleløsningen har nå 10 tonn hele året. Det betyr at dekkelevetiden i gjennomsnitt reduseres fra typisk ca. 10 til 8 år. For å dekke dette behovet for hyppigere dekkefornyelse får Buskerud bevilget ca. 6 mill kr pr. år.

Hva med fylkesvegene?

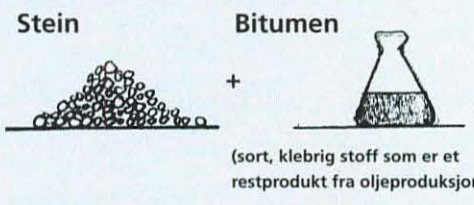
Dekkene på fylkesvegene kan bli liggende i 15-20 år eller mer før de fornyes, og langt utover det standardkravene til spor og jevnhet tilsier. Fylkesvegene er delt i tre kategorier avhengig av trafikkmengden på dem. Fylkesbevilgningene i dag er slik at det i praksis er vanskelig å få gjort noe med de vegene som har mindre enn 300 biler i døgnet.

Fylkesvegkategoriene
Kategori 1: Meget viktig veger (over 3000 biler pr. dag)
Kategori 2: Viktige veger (mellom 300 og 3000 biler pr. dag)
Kategori 3: Øvrige veger (mindre enn 300 biler pr. dag)

Lite grusveger igjen

Buskerud er et av få fylker som nesten ikke har grusveger igjen på fylkesvegene. Dette ble oppnådd i 1960- og -70-årene ved at de gamle grusvegene ble belagt med oljegrus, en enkel og billig asfalttype som kunne brukes på veger med liten

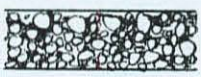
Hva er asfalt?



(sort, klebrig stoff som er et restprodukt fra oljeproduksjon)

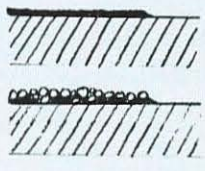
Blandes til:

Varm blanding
for veger med mye trafikk

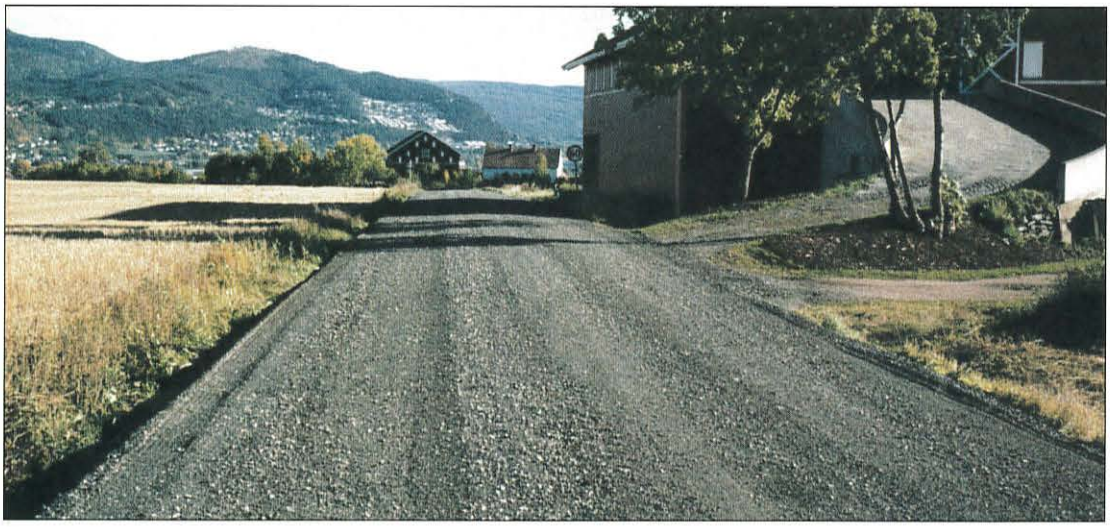


Kald blanding
for veger med lite trafikk

Et dekke kan også legges ved at
1) overflaten klebes med bitumen, og



2) drysse over småstein som fester seg i dette bitumen-limet.



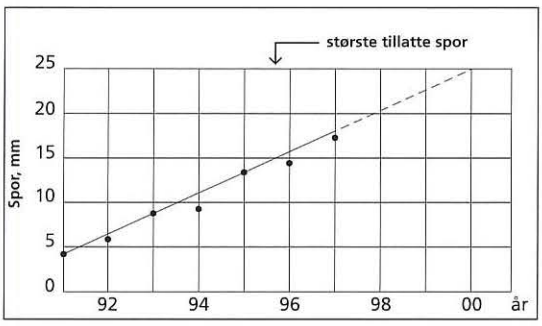
Fylkesveg nr. 86 ved Kongsberg - den gamle grusen er stabilisert ved innblanding av bitumen. Grusen ser ut som en slags «nesten-asfalt».

trafikk, og som består av grus blandet med en slags olje. Blandingsforholdet gjorde at massen ble så myk at den kunne høvles.

«Buskerudmetoden»

Problemet med fylkesvegene i dag er at den grusen som ligger like under disse dekkene inneholder så mye finstoff at den mister styrken når den oppbløtes av vann, noe som ofte kan skje i teleløsningen. Fordi grusen under asfalten ikke tåler vann, er dette også årsaken til at vegen fort blir dårlig. Og da hjelper det heller ikke å legge ny asfalt oppå «elendigheten.» I flere år har derfor Buskerud utbedret fylkesvegene ved først å sørge for god drenering, slik at vanntilsiget reduseres. I påfølgende år blir bitumen frest ned i den gamle, dårlige grusen før nytt dekke legges. Det binder den dårlige grusen sammen, og nå tåler den også vann mye bedre. Selv om dette også koster noe mer, får vi en veg som samtidig har fått rettet opp tverrfallet og ujevnhetene, og dekkelevetiden vil øke. ◆

Telesprekker er en hyppig skadetype på fylkesvegene.



Når må asfalten fornyes?
Eksempel på sporutvikling og beregning av dekkefornying: På denne vegen tilsier sporutviklingen fra 1991-1997 at dekket må fornyes i år 2000.

Oversikt over dekkarbeider på riksvegene i Buskerud sommeren 1997

Større arbeider:
Rv 40 mellom Skollenborg og Hvittingfoss
Rv 281 på Hurum
Rv 50 mellom Hol og Myrland

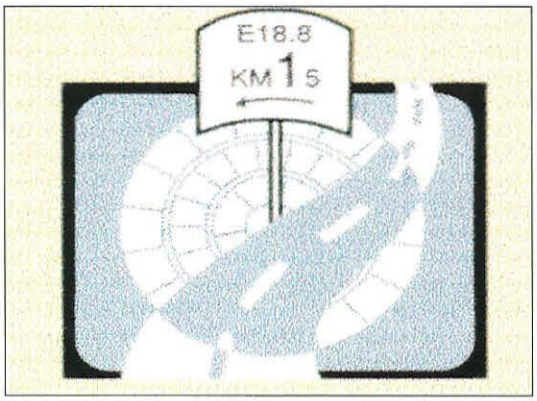
Andre strekninger med dekklegging:
E16 mellom Sundvollen og Hønefoss, ved Hallingby og ved Sperillen.
Rv 7 ved Gol og ved Geilo
Rv 7 ved Noresund
Rv 35 ved Åmot, ved Vikersund, gjennom Hønefoss
Rv 40 ved Dagali
E 134 ved Kongsberg (sykehusbakkene)

I tillegg blir det dekkearbeider på en rekke kortere strekninger omkring i hele fylket.

Vegdatabanken og Vegorama:

Økt tilgjengelighet til informasjon

Statens vegvesen står overfor stadig økende etterspørsel etter informasjon som kan gi et bedre beslutningsgrunnlag på flere ulike nivå i organisasjonen. Satsingen fra Vegvesenets side de siste årene på utvikling av nye verktøy innen planlegging, konstruksjon og vedlikehold, synliggjør at denne etterspørselen tas på alvor.



Vegdatabanken (VDB) er hovedkilde for uttak av informasjon i Statens vegvesens styringssystemer. Den inneholder over 40 ulike fagregistre, som består av vegrelaterte punkt- og strekningsdata knyttet til eksisterende vegnett (f.eks årsdøgntrafikk (ådt), fartsgrenser, ulykker, miljø, aksellast, bæreevne, kurvatur, broer, tunneler og underganger).

Oppdatering

Selve kjernen i VDB består, foruten vegnettet, av område-, kryss-, felt-, koordinat- og stedsregistre. Det er VDB-leders ansvar at disse registrene er ajour og korrekte. Det betyr i praksis at enhver fysisk endring av veglinjen må måles opp og eventuelt omkilometreres og legges inn i banken. På denne måten vil alle fagdata automatisk bli knyttet til den nye referansen på den nye vegnettsversjonen. Det er i dag et problem med tilbakemelding når endringer på vegnettet er utført. Dette kan medføre at VDB-leder ikke klarer å fange opp de endringer som faktisk skjer på vegnettet og dermed ikke får oppdatert vegnettet i banken.

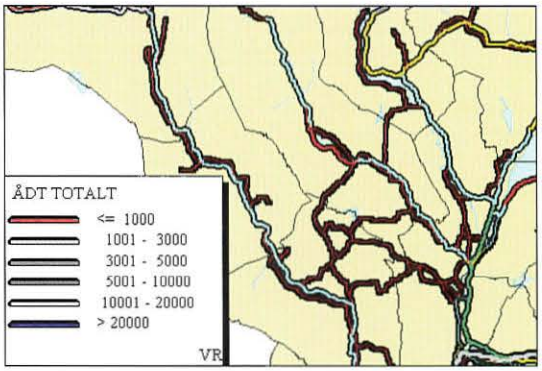
Når det gjelder område-registeret er hensikten med dette at man har definert de administrative grenser i et fylke ett sted. Da kan man ta ut fagdata fra andre registre innenfor disse grensene, f.eks innen en kommune, et trafikkdistrikt eller et lensmannsdistrikt.

Registeransvarlig

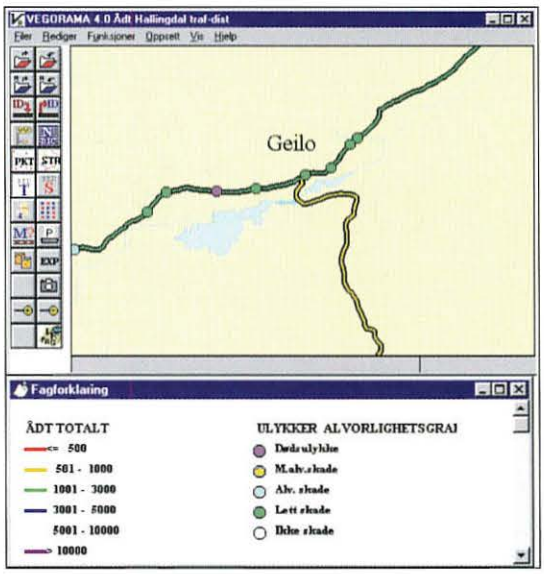
Ansvaret for oppdatering av fagregistrene er fordelt slik at det det er en registeransvarlig for hvert register. Den registeransvarlige skal være en fagperson innenfor det aktuelle området. På denne måten vil alle kunne få tak i de data som den registeransvarlige samler inn. Det er nemlig hovedpoenget at de data som samles inn ligger på ett sted og er tilgjengelig for alle.

Vegorama

Foruten fagregistrene ligger det også en rekke PC-systemer under VDB-paraplyen (for eksempel Nordic, Straks, Vstøy/Vluft, Effekt osv.) som alle utveksler data mot VDB.



Slik illustreres årsdøgntrafikk i Vegorama.



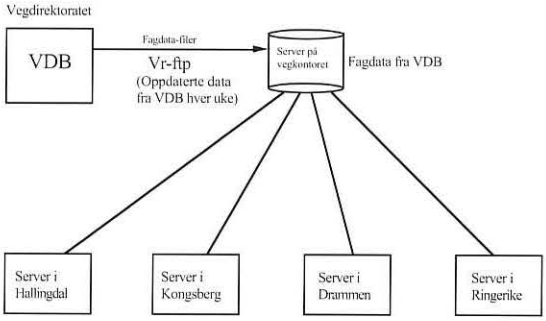
Her er et eksempel på hvordan punkt- og strekningsdata kan kombineres i samme kartbilde.

Et av de mest kjente og brukte systemer av denne type er Vegorama. Dette er et system for presentasjon, analyse og ajourhold av veg- og trafikkdata og er spesielt tilrettelagt for å vise data fra Vegdatabanken i kartbildet. På en svært enkel måte kan man hente ønskede data fra VDB og presentere dem i Vegorama.

Tilrettelegging for enklere bruk

Mulighetene til å presentere vegdata i Vegorama er mange, både på overordnet og på detaljert nivå. I Statens vegvesen Buskerud er dette bare i liten grad blitt tatt i bruk, kanskje fordi mange brukere føler at materialet er lite tilgjengelig. Det er vanskelig å finne den informasjon man ønsker i VDB om man ikke er godt kjent og det krever litt ekstra datakunnskap å kunne håndtere filer i ulike operativsystem.

I løpet av høsten skal det imidlertid etableres rutiner for automatisk overføring av data fra VDB til server med jevne mellomrom (en gang i uka). Dette skal være aktuelle data fra VDB som kan tas direkte ut i Vegorama uten overføringer av filer.



I praksis vil dette bety at brukeren i de aller fleste tilfeller ikke trenger å gå inn i VDB for å hente data. Man kan ganske enkelt hente oppdaterte data i Vegorama. Ønsker man imidlertid helt spesielle rapporter som ikke er definert på forhånd må man fremdeles inn i VDB som før.

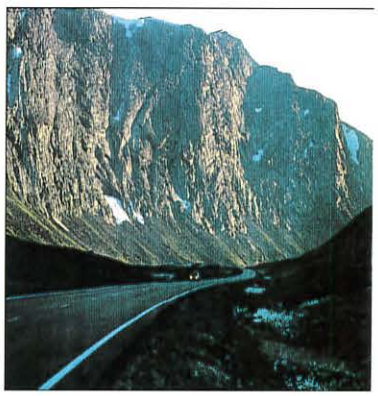
Til høsten blir det arrangert kurs, slik at langt flere kan benytte både VDB og Vegorama. ◆

Her er et eksempel på en liste med temaer som kan velges i Vegorama. Brukeren kan bare velge det tema han ønsker (i klartekst) og få det presentert i kartet. Dette vil være mulig både på vegkontoret og i distriktene dersom de har kontakt med server på vegkontoret.

Statens vegvesen
Buskerud

Utlysning av fotokonkurransen

«Vegen i landskapet»



Statens vegvesen Buskerud innbyr alle interesserte til åpen fotokonkurranse under temaet "Vegen i landskapet".

Vegdirektoratets Håndbok 010 - Vegen i landskapet, er under revisjon. I den forbindelse er vi ute etter gode bilder som kan illustrere idealer og mål for vegens visuelle tilpasning til landskapet i spredt og middels tett bebyggelse. De groteske, humoristiske og poetiske vegbildene er også velkomne.

Bildene kan være fra hele Norges land, og det bør helst oppgis hvor bildene er tatt. Også vegbilder fra utlandet som er relevante i forhold til Norge er av stor interesse.

De tre beste bildene blir premiert og publisert. 1. premie er på 10 000 kroner, mens 2. og 3. premie er på 5 000 kroner hver. Statens vegvesen Buskerud forbeholder seg retten til å kunne benytte samtlige innsendte bilder. Alle som ønsker kan delta, amatører som profesjonelle, og hver deltaker kan sende inn flere bilder. Dersom det tas nye bilder ser vi helst at det benyttes Kodak film. Fristen for innsending er 15. september 1997.

Juryen består av utbyggingssjef Svein Olav Thorvik (Statens vegvesen Buskerud), landskapsarkitekt Alf Støle (Vegdirektoratet) og landskapsarkitekt Kari Klyderud Sundfør (Statens vegvesen Buskerud).

Bildematerialet (papirbilder, slides eller CD) legges i lukket konvolutt som igjen legges i en konvolutt som er påført innsenders navn og adresse og merket "Fotokonkurranse". Materialet sendes til Statens vegvesen Buskerud, Postboks 2265 Strømsø, 3003 DRAMMEN.

Innsendt materiale returneres ikke. For mer informasjon kontakt: Kari Klynderud Sundfør på telefon 32 20 25 00 eller fax 32 89 63 77. ◆

I samarbeid med Handelshøyskolen BI har Statens vegvesen Buskerud satt i gang et lederutviklingsprogram. Undervisningen startet i januar og varer ut året. De omlag 20 deltakerne, hovedsaklig seksjonsledere og faggruppeledere, følger blant annet forelesninger i ledelsesteori og jobber med prosjektoppgaver. Hensikten med dette nokså omfattende opplæringsprogrammet er å få deltakerne til å «tenke ledelse» mer systematisk, og å gi dem redskaper og teknikker som de kan bruke i sin daglige ledelsesutøvelse.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Sammen er vi dynamitt! Deltakerne fra Hallingdal trafikkstasjon samarbeider om en større prosjektoppgave.

Faggruppeledere på kurs i lederutvikling

-Vi får satt navn på mye av det vi har jobbet med i årevis, og kan se på kjente situasjoner på en annen måte. Det vi lærer på forelesningene blir knagger vi bruker til å sortere den kunnskapen vi har og de erfaringene vi har gjort oss, sier Hans-Erik Milliansen, leder for Faggruppe Kjøretøy/Trafikant.

Sammen med Helle Rotneim Nordreli (Faggruppe Kontor) og Nils A. Thorsrud (Faggruppe Veg), utgjør han troikaen fra Hallingdal trafikkstasjon som deltar på Statens vegvesen Buskeruds lederutviklingsprogram. Alle tre har erfaring fra lederarbeid, men de har lite eller ingen utdannelse innen området fra før av. De gir klart uttrykk for at de har stort utbytte av opplæringsprogrammet. Forelesningene i ledelsesteori er med på å sette kjente problemstillinger inn i nye sammenhenger.

Bevisstgjøring viktigst

Forelesningene er delt inn i to bolker, hver bestående av tre to-dagssamlinger. Den første delen ble avsluttet med eksamen i mai, den andre varer fra september til slutten av november.

-Det er ikke bare bare å sette seg på skolebenken igjen, sier Helle Rotneim,

-særlig når du har full jobb i tillegg. Det er til tider vanskelig å konsentrere seg om lesingen.

Sammen med prosjektarbeidet gir de to teorieksamenene i alt seks vekttall. Eksamenene er frivillige, men i likhet med alle de andre kursdeltakerne har Helle Rotneim Nordreli, Nils A. Thorsrud og Hans-Erik Milliansen valgt å ta utfordringen.

-Vekttallene er i seg selv ikke så viktige, men en eksamen er et veldig fint pressmiddel, mener Hans-Erik Milliansen. Han synes det er enklere å motivere seg til lese når han har et konkret mål og vet at innsatsen vil bli nøye vurdert.

-Det viktigste er tross alt at vi blir mer bevisste på hvordan vi utfører lederoppgaver i det daglige arbeidet, understreker han.

Analyse som prosjektoppgave

Lederutviklingsprogrammet inneholder en prosjektdel der teori skal knyttes til praksis. Deltakerne fra Hallingdal har valgt å arbeide sammen, og har satt seg som mål å foreta en analyse av distriktslederens rolle i Det nye Vegvesenet.

-Trafikkavdelingens leder i hvert av trafikkdistriktene var en ny rolle som dukket opp da vi gikk over til den nye organisasjonen for to år siden, og det er denne vi ønsker vi å se nærmere på. Akkurat nå arbeider vi med å lage en spør-

reundersøkelse som vi sender til et utvalg tilsatte. Resultatene av denne håper vi gir oss svar på om distriktslederrollen fungerer slik hensikten var, forklarer Nils A. Thorsrud.

Personlig lederstil

En viktig del av lederutviklingsprogrammet er en test av personlig lederstil. Denne ble gjennomført ved at overordnede og kolleger av alle deltakerne fylte ut et skjema der de svarte på spørsmål om hva de synes om vedkommendes lederegenskaper og lederstil. De utfylte skjemaene ble sendt til en av kurslederne for oppsummering og tolkning. Deretter møtte kurslederen hver og en av deltakerene for å gå gjennom resultatet.

-Tilbakemeldingen var tøff, sier Helle Rotneim Nordreli.

-Vi fikk høre i klartekst hvordan de vi jobber sammen med oppfatter oss som ledere og hva de synes om vår lederstil. Enkelte positive og negative sider var jeg klar over, men det dukket også opp forhold som jeg ikke var klar over, forteller hun.

-Klar beskjed er det eneste som hjelper - det nytter ikke å legge fingrene imellom hvis målet er å forbedre seg! sier Hans-Erik Milliansen. Han forteller at hver deltaker ble enig med kurslederen om et par "feil" de skulle jobbe spesielt med, og alle har lovet å forbedre seg.

Forskjell på store og små arbeidsplasser

-Tror dere det er stor forskjell på å være leder på en liten arbeidsplass sammenlignet med et større miljø?

-Jeg tror kanskje det er vanskeligere jo mindre arbeidsplassen er, særlig hvis publikumskontakt er et av arbeidsområdene, mener Helle Rotneim Nordreli. Hun bruker sin egen arbeidsplass og -situasjon som eksempel.

-Dersom det en dag er stort fravær blant de som jobber i skranken, må jeg steppe inn der og la mine oppgaver ligge. Vi har få personer å ta av og må prioritere publikumsservicen, derfor må papirene på kontoret vente, sier hun. Hans-Erik Milliansen er enig:

-Som leder på en liten arbeidsplass blir du mer aktiv i det faglige, du får større innblikk i daglige oppgaver og blir oftere stilt overfor problemstillinger av mer praktisk enn administrativ art, sier han.

-I tillegg til å være leder blir du i større grad også kollega på en liten arbeidsplass, sier Nils A. Thorsrud, -og det kan føre med seg både fordeler og ulemper.

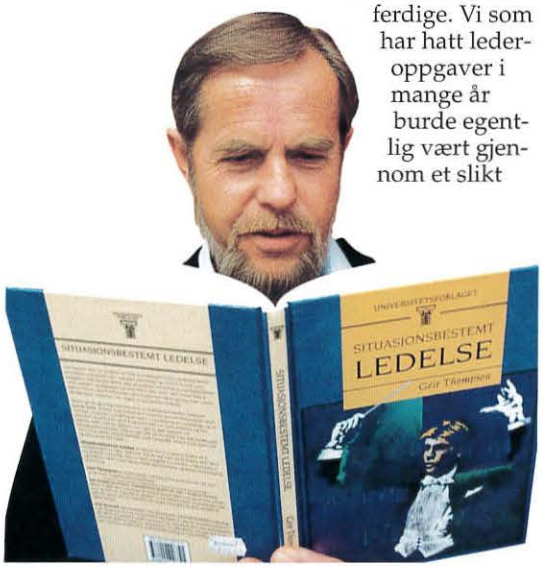
Mer reflekterte

Tror dere at dere blir bedre ledere etter å ha fullført dette programmet?

-Ja! utbryter Hans-Erik Milliansen - tilsynelatende i fullt alvor.

Nils A. Thorsrud skyter inn:

-Lederutvikling er som mye annet en lang prosess, og vi kan ikke forvente alt for store resultater etter at vi er ferdige. Vi som har hatt lederoppgaver i mange år burde egentlig vært gjennom et slikt program mye tidligere. Men misforstå meg ikke - vi er veldig fornøyde med å få være med på dette lederutviklingsprogrammet.



Det er en god start på en prosess - vi lærer mye som nok vil bli liggende i underbevisstheten framover.

Helle Rotneim Nordreli er enig i at et knapt år ikke er nok til å endre lederstil.

-Men det skal bli fryktelig spennende å sammenligne resultatene fra den første personlige lederstil-testen med den vi skal gjennom like før vi er ferdige i slutten av november.

Før vi avslutter samtalen skynder Hans-Erik Milliansen seg å moderere sitt noe bastante utsagn:

-Det tar tid å omstille seg. Jeg tror imidlertid helt sikkert av vi blir mer reflekterte og bevisste på hva vi gjør heretter, og forhåpentligvis vil det medvirke til at vil blir litt bedre ledere, sier han. ◆

Nils Thorsrud... Helle Rotneim Nordreli... og Hans-Erik Milliansen suger til seg kunnskaper om hvordan de kan bli bedre ledere.

Seksåringer på skoleveg

I august i år skal 60 000 seksåringer her i landet begynne i første klasse på skolen. Samtidig skal omtrent like mange syvåringer begynne i andre klasse.

TEKST:
PER OLE WANVIK

Rapporten "Seks-åringer som fotgjengere" fra Transportøkonomisk Institutt, slår fast at de fleste seksåringer og mange syvåringer ikke er modne nok til å ferdes alene på veger med betydelig biltrafikk. Det som kan komme til å skje fra denne høsten er at:

- mange førsteklassinger blir kjørt til skolen.
- det blir mer biltrafikk på skolevegene og ulykkesrisikoen øker for de som går
- det blir mer kaos i trafikken utenfor skolene og ulykkesrisikoen øker
- flere skolebarn må kjøres fordi det er blitt farligere å gå
- foreldre og barn venner seg til kjøring til skolen og fortsetter med det også i andre klasse

For Vegvesenet er det en utfordring å forsøke, sammen med andre aktører, å hindre at noen av skolebarna blir drept eller skadet i trafikken. Tiden fram til skolestart er knapp, og det er begrenset hva vi rekker å gjennomføre av strakstiltak.

Langsiktig arbeid

Det meste av Vegvesenets innsats for å sikre skolevegene er kontinuerlig og planmessig arbeid med utbygging av gang- og sykkelveger, fotgjengerunderganger og gangbruer, busslommer, vegbelysning og utbedring av trafikkfarlige steder langs riks- og fylkesveger. Aksjon skoleveg er også et kontinuerlig arbeid i samarbeid med kommunene, hvor det gis statlig tilskudd til skolevegtiltak på fylkesveger og kommunale veger

Ekstra innsats i år

Både staten og fylkeskommunen ønsker å gjøre en ekstra innsats i år for å sikre skolevegene i forbindelse med skolestart for seksåringer. Staten har bevilget 800 000 kr ekstra til skolevegtiltak i Buskerud. Vegkontoret har derfor bedt alle kommuner om å finne fram til effektive og gjennomførbare tiltak og sende søknad om statlig tilskudd. Engasjementet har vært stort og det har kommet mange gode søknader. Dette vil resultere i bedre trafikkforhold ved mange av barneskolene i Buskerud.

Fylkeskommunen har bevilget 3 mill. kr ekstra til trafikksikkerhetstiltak i år, og dette gjør oss i stand til å gjennomføre en rekke ekstra skolevegtiltak.

Regionale samlinger

Trygg Trafikk har arrangert fire regionale samlinger for kommunene i Buskerud i forbindelse med skolestart for 6-åringer. Vegvesenet har holdt innlegg om fysiske tiltak og særlig forsøkt å engasjere kommunene i tiltak for å organisere trafikken bedre utenfor skolene. Vi har også foreslått overfor kommunene at det organiseres følgeordninger i samarbeid mellom skolene og foreldrene. Det kan være ordninger med felles kjøring av flere barn, eller voksenfølge til fots på skoleveg eller til og fra skolebussen.

Informasjonstiltak

En del av de ekstra bevilgningene i år vil bli brukt til informasjontiltak og tiltak for å påvirke holdninger og adferd. Med hjelp av TV Buskerud/Radio 1 og i samarbeid med andre etater og organisasjoner skal det produseres:

- Informasjons-video til bruk i skolene
- Programmer på TV Buskerud
- Holdningskampanje på TV/radio

Fartsdempende tiltak

Noen av de ekstra midlene i år vil også bli brukt til fartsdempende tiltak ved skoler. Vegvesenet har foretatt en gjennomgang av trafikkforholdene ved alle barneskolene i fylket som ligger ved fylkesveg eller riksveg, og det blir nå vurdert hvor det kan være aktuelt med nedsatt fartsgrense, opphøyde gangfelt eller humper. ◆

Sommerens aksjon:

«Aksjon mot kollisjon»

TEKST:
WILLY BAKKEN

I år som i fjor, vil det bli gjennomført en landsomfattende "Aksjon mot kollisjon" i sommermånedene. Hovedmålet med denne aksjonen er å redusere antall trafikkulykker gjennom å senke stressnivået og øke oppmerksomheten. For å oppnå dette, vil en forsøke å øke forståelsen og forsterke eksisterende atferd hos trafikantene når det gjelder å ta en naturlig pause i kjøringen.

I Buskerud vil innsatsen bli satt inn på E 134 som er en ulykkesbelastet veg. Aksjonens målgruppe er selvsagt feriebilistene. De grunnleggende elementene under årets aksjon er kontroll, overvåking og synliggjøring. I tillegg gjennomføres en rekke informasjonstiltak, slik som pressemeldinger, radioreklame og annonser.

Våre rasteplasser er sentrale under aksjonen. Her vil det bli delt ut forskjellig brosjyremateriell til trafikantene. Nytt av året er at Vegvesenet vil stille med "egen brus" - i vegvesengul farge. Brusflaskene blir utstyrt med aksjonens slagord, slik som "Bile krever hvile" og "Raste ikke haste". Innholdet i flaskene har fått benevnelsen "Kjølevæske". Også en egen tellebok for barn, er av de tingene som trafikantene vil få stukket inn gjennom sidevinduet under kampanjen.

Bruk av helikopter for å overvåke trafikken, har tidligere vist seg som et nyttig og effektivt virkemiddel i kampen mot trafikkulykkene. Dette vil også denne gang være i lufta, og spesielt trafikken på E 18 i Vestfold vil bli gjenstand for nøye overvåking.

Også denne gang vil det bli gjennomført en for- og etterundersøkelse. Denne vil vise om aksjonene har hatt noen effekt. Forrige års aksjon viste at det nytter med holdningsskapende aksjoner. Derfor vil med stor sannsynlighet også årets innsats for å redusere antall ulykker i sommertrafikken, virke positivt inn. ◆

Historisk smell i Verpen

-Varsko her! Fyr! Ordfører i Hurum, Randi Maakestad, mistenkes sterkt for å ha tyvtrent før hun i beste sprengningsbas-stil varslet første salve på Oslofjordtunnelen mandag 14. april.

Harry Harrson (nr. tre f.v.), Randi Maakestad og Olav Harket er preget av stundens alvor. Også NRK Buskeruds reporter (t.v.) venter spent på at klokken skal blir 1200 og at det historiske smellet skal lyde. SRGs representant (i hvit hjelm) passer på at avfyringen går riktig for seg. Tennapparatet som ble brukt var et ca 50 år gammelt Dynamo-apparat.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Det var en stor dag med historisk sus, ikke minst for tidligere plansjef i Statens vegvesen Buskerud, Olav Harket, og prosjektveteran Harry Harrson fra Statens vegvesen Akershus. De to har i åresvis arbeidet for at fjordforbindelsen skulle bli en realitet, og de fulgte godt med da den første salven ble avfyrt.

Båtbyggerhallen ved havna i Storsand er tatt i bruk som verkstedhall for entrepenøren Scandinavian Rock Group (SRG). For anledningen var det dekket langbord i ekte, røff anleggsstil der inne, og god-ordene satt løst hos blant annet vegsjefene og fylkesordførerne i Akershus og Buskerud. Prosjektledelsen, entrepenøren og andre tilstedeværende ga også uttrykk for at det var en gledens dag.

I skrivende stund er sprengningsarbeidene kommet omlag 360 meter inn i fjellet. Den tunnelen som sprenges nå skal bli et 600 m langt tverrslag som fører inn mot hovedtunnelen der trafikken skal gå om vel tre år.

Oslofjordforbindelsen er delt inn i fem parseller. Parsellen som inkluderer fjordtunnelen er den eneste som er påbegynt så langt, men det blir anleggsstart på ytterligere 2 parseller i løpet av året: Kongens dal - Verpen og Måna - Vassum. ◆

Tekniske data - Oslofjordforbindelsen

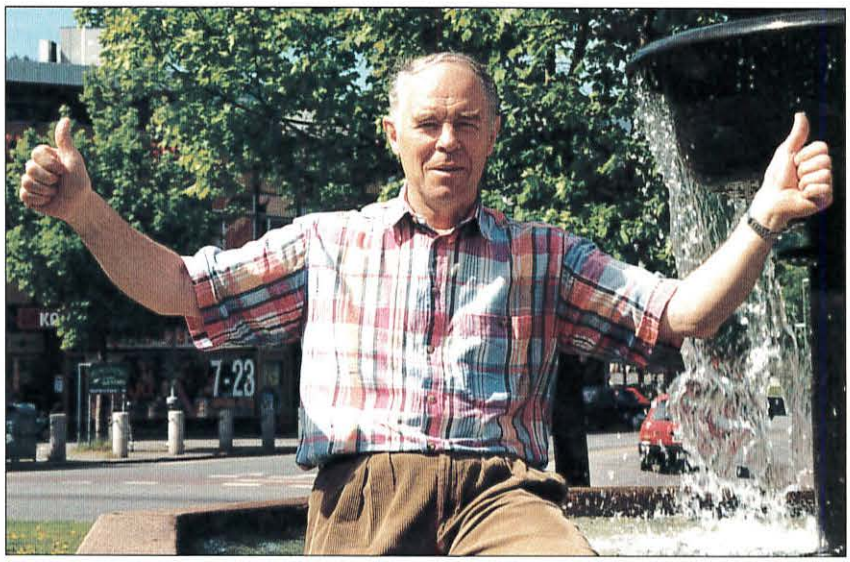
Prosjektets lengde:		26,7 km
Vegbredde:		10,0 m
Kryss:		Rundkjøringer
Største stigning - veg i dagen		6 %
	- Oslofjordtunnelen	7 %
Laveste punkt i Oslofjordtunnelen		-130 m
Tunneler:	Elgskauåstunnelen	2 680 m, bredde 9,0 m
	Stampeleinåstunnelen	380 m, bredde 9,0 m
	Merraskottunnelen	590 m, bredde 9,0 m
	Oslofjordtunnelen	7 325 m, bredde 11,0 m
	Frogntunnelen	1 570 m, bredde 9,0 m
	Vassumtunnelen	370 m, bredde 9,0 m x 2
Bruer:		
	Midtbygda bru	140 m
	Sagbakken bru	140 m
	Kongens dal bru	120 m
	Sætreelva bru	165 m
	Slingrebekk bruer	100 + 120 m
	Viltundergang, Holt	50 m
	Bråtan bru	210 m

-Verdens mest nyttige kurs

Per A. Knudsen, snart 58 år, deltok for kort tid siden på det, som ifølge ham selv, var det mest nyttige kurset han noen gang har vært med på. Til daglig jobber han ved eiendomsseksjonen i Utbyggingsavdelingen, men i mai var han på en ukes pensjonistkurs. Ja, du leste riktig: Pensjonistkurs! På Norsk Pensjonistskole!

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Betegnelsen pensjonistkurs er kanskje litt misvisende - i alle fall høres det ikke særlig spennende ut. Kurset er beregnet på personer som nærmer seg pensjonsalder.
- Samlingen jeg var med på besto av folk fra ca 58 år og oppover - enkelte deltakere var allerede pensjonerte, forteller Per A. Knudsen.



-Pensjonistkurset var helt fantastisk - dette burde alle være med på! sier Per A. Knudsen entusiastisk.

Vanskelig omstilling

Kurset er en forberedelse til pensjonsalderen. Det kan bli en brå overgang fra jobb- til pensjonisttilværelse. Livskvalitet og planlegging av den nye livssituasjonen var derfor en av postene på programmet.

- Denne delen handlet mye om hva vi ønsker å gjøre når vi blir pensjonister og hvilke forventninger vi har til den nye tilværelsen, sier Per A. Knudsen.

- Mange er vant til å bli rådspurt hver dag og være en svært viktig brikke der de jobber, og da kan det være vanskelig å takle at de over natten blir nærmest overflødige.

Pensjonsberegning

Den kanskje mest praktisk nyttige delen av kurset dreier seg om pensjonistøkonomi. Deltakerne får blant annet grundig informasjon om folketrygd, offentlig pensjon, samordning, skatt og private pensjoner.

- Alle kunne ta med seg pensjonspapirene sine for å få forhåndsberegnet egen pensjon og vurdert sine pensjonsmuligheter, forklarer Per A. Knudsen.

- Jeg har inntrykk av at mange med meg syntes dette var svært nyttig. Temaet er innviklet og man kan lett bli forvirret. Det samme gjelder arv og testamenter. Også dette var emner vi fikk skikkelig innføring i.

Kropp, helse og ernæring

-Det er ikke til å stikke under en stol at kropp og helse blir dårligere med årene. Derfor var dette også et av temaene. Her lærte vi blant annet hva slags mat som inneholder viktige næringsstoffer for godt voksne mennesker. Og så lærte vi at kvinner blir mer sprø med årene! sier Per A. Knudsen spøkefullt.

-Vi snakket også om hvilke plager og sykdommer som kan ramme oss, og hvor vi kan henvende oss for å få hjelpemidler som er tilpasset hvert behov, sier han.

-Trimprogram med gode og enkle tips til hvordan vi kan ta bedre vare på oss selv fikk vi også utdelt.

Hobbyer er viktig

-Med tanke på at vi møter en helt ny hverdag som pensjonister, pratet vi også mye om aktiviteter og hobbyer. Vi ble anbefalt å fortsette med de hobbyene vi har i dag og gjerne finne nye også, forteller Per A. Knudsen. Selv er han lidenskapelig birøkter og møbelopptrekker på fritiden. I tillegg har han mye annet på programmet, og kan godt tenke seg å bli pensjonist om ikke så alt for lenge. Under oppholdet på Norsk Pensjonistskole fikk han også øynene opp for Frivillighetssentralen. Han har store planer om å engasjere seg der når han blir pensjonist.

-Hensikten med Frivillighetssentralen er at friske og raske pensjonister kan hjelpe eldre som ikke er så spreke lenger.

Ser fram til pensjonisttilværelsen

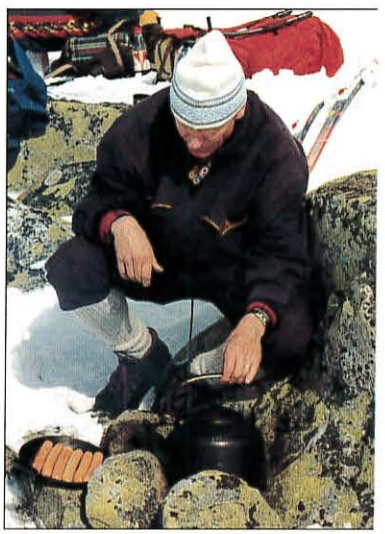
Per A. Knudsen kan ikke få skrytt nok av oppholdet på pensjonistskolen - han sitter igjen med et udelt positivt inntrykk.

-Rammen omkring kurset var selvfølgelig med på å forsterke inntrykket. Flotte lokaler i idylliske omgivelser i Melsomvik i Vestfold la på ingen måte noen demper på stemningen. Innlederne var utrolig flinke og jeg har lært utrolig mye som er nyttig å vite nå som jeg nærmer meg pensjonsalderen. Kurset anbefales på det varmeste - alle som får tilbud om dette bør takke ja, avslutter han.

Med andre ord: Det kan ikke beskrives - du må bare prøve det. ◆

Stor aktivitet på bedrifts-idrettsfronten

Så sant som at hestehov og hvitveis dukker opp når vårsola begynner å varme, våkner også sprelske medlemmer i bedriftsidrettslaget opp fra vinterdvalen.



TEKST: INGER LISE SAGMO
FOTO: JORUNN EBBESTAD BRUN
TORILD SKAADEN

Grete Waitz-løpet

Blant de aller ivrigste var damene som deltok i Grete Waitz-løpet den første helga i mai. I år var det sjette gang Statens vegvesen Buskerud var med på denne jente-festen. Iført velkjente knallgule T-skjorter og enda mindre diskrete caps, gjorde våre 38 deltakere seg utvilsomt bemerket. Et par karer var også med på lasset - de hadde bedt pent om å få være drikkestasjons-mannskap.

Holmenkollstafetten

En uke senere, den 11. mai, sto Holmenkollstafetten for tur. Her stilte Statens vegvesen Buskerud lag i klassen Mix Bedrift. Den femten etapper lange stafetten ble gjennomført med stil, og laget fra Buskerud kunne passere målstreken som nummer 20 av 240 lag som stilte til start. På laget fra Buskerud deltok Per-Ole Wanvik, Nils Gunnar Røhrsveen, Arild Nyborg, Olav Bakke, Ole Håvard Hole, Per-Olav Laukli, Kristin Nævra, Elisabeth O. Hanssen, Kai Midtskogen, Bjørn Tollef Swang, Bo Sten, Hans Richardsen, Arne Torp, Inger Lise Rimstad og Svein Werner Sundqvist.

På ski

Mai måned er også ski-måned for de som ønsker det. Vårens hviteste eventyr, skituren fra Finse via Kjækkja til Ustaoset, fant sted i Kristi Himmelfarts-helga. Helt maksimale værforhold ble det ikke meldt om, men deltakerne kom likevel brune og fine tilbake!

Vegcup i fotball

Også i år stilte Buskerud med både dame- og herrelag i vegcupen i fotball. Begivenheten fant sted på Lillestrøm. Damelaget tapte to kamper og spilte én uavgjort, så såre føtter og stive ben slapp unna sluttspillet. Noe bedre gikk det med herrelaget. De endte opp med to tap og to seire, men det var dessverre ikke godt nok for sluttspill. Vi får tro at herrene retter opp inntrykket i løpet av kampene de skal spille i bedriftsserien i sommer. Så langt har innsatsen vært upåklagelig - laget ligger trygt på øverste halvdel av tabellen for lagene fra Drammen og omegn.

Turprogram

Bedriftsidrettslagets har også planer for resten av året. De populære ettermiddags- og kveldsturene har det allerede vært arrangert flere av, blant annet på Bragernesåsen og Tverråsen i Drammen og Seteråsen i Svelvik. To andre turmål er også planlagt:

Eggekollene i Lier (5. august) og Kjøsterudjuvet (19. august). Deltagelsen har variert - så alle oppfordres herved til å stille på turene etter ferien. Ta med pølser og godt humør!

Den årlige fjellturen er lagt til 28. - 31. august, og fjorårets suksessopplegg med base på ei turisthytte og muligheter for forskjellige dagsturer vil bli gjentatt i år. Trolig faller valget på Gjendebu eller Memurubu i Jotunheimen, der en tur over ikke ukjente Besseggen er et alternativ.

Og sist men ikke minst - årets Hallingkast finner sted i helgen 26.-28. september. ◆

Min nestenulykke - din ulykke?

Det er tittelen på en ny etatsintern kampanje mot nestenulykker som ble satt i gang i slutten av mai. Etatsdirektør Kjell Bjørvig fra Vegdirektoratet sto for den offisielle kampanjestarten som fant sted i Buskerud. Han poengterte at det slett ikke var tilfeldig at den var lagt til vårt fylke - i 1996 var vi nemlig det fylket som hadde færrest uhell som førte til skader.

TEKST: INGER LISE SAGMO
FOTO: TORE BRAATEN

Klare for ny nestenulykke-kampanje! F.v. verneleder Albert Skarstad, vegsjef Trygve Rognan, Arvid Øygard (Produksjonsavdelingen i Vegdirektoratet), etatsdirektør Kjell Bjørvig og hovedverneombud Rolf Sandberg.

Kampanjen er en videreføring av det arbeidet som allerede er gjort i forhold til nesten ulykker på lokalt plan. I henhold til vedtak i Arbeidsmiljøutvalget juni i fjor, har HMS-seksjonen i Buskerud gjennomført en kampanje for registrering av uhell som kunne ha fått alvorlige følger. FLAX-lodd er blitt brukt som lokkemiddel, og totalt har HMS-seksjonen fått inn 76 skjemaer med melding om nestenulykker. Ordningen med at alle som rapporterer om nestenulykker får tilsendt et FLAX-lodd ble avsluttet i juni i år.

-Hvorfor er det nødvendig med en ny kampanje nå som vi har gjennomført en liknende kampanje over lengre tid, HMS-leder Albert Skarstad?

-En av årsakene er at de lokale kampanjene har vært ganske forskjellige. Blant annet har fylkene operert med ulike definisjoner på begrepet nestenulykke. Kampanjen er for så vidt ikke ny - den er derimot mer presis og går grundigere inn i enkelte problemstillinger.

-Hva er en nestenulykke?

-Vårt utgangspunkt er at en ulykke ikke skjer sånn uten videre - den er alltid forårsaket av noen eller noe. I denne kampanjen er begrepet nestenulykke definert som "en hendelse, handling eller et forhold som kunne ført til skade på mennesker, miljø eller utstyr". Det er noen ganger bare tilfeldigheter som skiller en nestenulykke fra en alvorlig ulykke. Hensikten med å registrere nestenulykker er blant annet å se om det er enkelte typer uhell som er mer vanlig enn andre. Ut fra beskrivelsen av hendelsene er det ofte lett å se hva som må gjøres for å unngå at noe lignende skjer igjen, forklarer Albert Skarstad.

-Hva betyr denne kampanjen konkret for oss som er tilsatt i Statens vegvesen Buskerud?

-Nytt og mer utfyllende informasjonsmateriell er utarbeidet og sendt til alle fylkene. I Buskerud får alle tilsatte først og fremst tilsendt en folder med samme navn som kampanjen. Alle veg- og trafikkstasjonene og prosjektkontorene vil få besøk fra HMS-seksjonen. Vi legger nemlig ut på en lokal informasjonsrunde i fylket, der vi ønsker å komme i kontakt med flest mulig og orientere nærmere om hva vi vil oppnå med kampanjen, sier Albert Skarstad.

Det foreligger også nye meldingsskjemaer som skal benyttes. Disse blir enten sendt ut til alle pr. post, eller overlevert i forbindelse med informasjonsrunden. ◆

Takk for lang og tro tjeneste

Etter lang tids tjeneste i Statens vegvesen Buskerud gikk 13 tilsatte over til pensjonisttilværelsen i løpet av fjoråret. Ti av disse - noen sammen med sin bedre halvdel - var tilstede ved sammenskomsten som vegsjef Trygve Rognan og administrasjonssjef Hans-Jan Håkonsen hadde invitert til. De nye pensjonistene fikk overrakt velfortjente diplomer og gaver.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Til sammen hadde de som gikk av med pensjon i fjor arbeidet 375 år i Statens vegvesen. Edvart Bråten fra Flå var den som hadde lengst fartstid med sine 44 år, og i sin tale til de frammøtte dvelte Trygve Rognan blant annet ved de store endringene som etaten har gått gjennom i løpet av alle disse årene. Videre takket han for mange års innsats, og ønsket gjestene lykke til med pensjonisttilværelsen.

-Selv om dere er blitt pensjonister håper jeg dere beholder lysten til å lære og oppdage. Husk at livet handler om å ta seg selv i bruk, avsluttet Trygve Rognan.

1996-pensjonistene foreviget på Tyristrand Hotel (tallene i parentes er antall år som tilsatte i Vegvesenet). Bak f.v. Asbjørn Mile (24 1/2), Edvart Bråten (44), Asbjørn Bustgaard (18 1/2), Sigmund Grue (31 1/2) og Ragnvald Sundal (32). Foran f.v. Bjørg Olsen (31), Sten O. Kvannefoss (18), Emil Varlo (28), Jacob Jacobsen (26), Kjell Auren (38) og vegsjef Trygve Rognan. Ingebret Slåtta, Einar Sevre og Peder E. Løkseth var ikke til stede. ◆

Wiggo Foosnes til minne

Meldingen om at Wiggo Foosnes døde fredag 21. mars ble mottatt med sjokk blant de ansatte ved Buskerud vegkontor. Wiggo var blitt en institusjon på vegkontoret og det er vanskelig å forstå at han ikke lenger vil bli å finne blant oss.

Wiggo, som bare ble vel 51 år gammel, ble tilsatt i Statens vegvesen sommeren 1972. Før dette var han ansatt ved et entreprenørfirma som blant annet hadde oppgaver i forbindelse med byggingen av motorvegen gjennom Lier. Wiggo arbeidet som maskinreparatør, og under reparasjon av et knuseverk ble han utsatt for en svært alvorlig arbeidsulykke.

Etter at han hadde kommet seg på beina igjen etter denne ulykken, ble han på nytt hardt kvestet i nok en ulykke, denne gang med en trikk i Oslo. Disse ulykkene kom til å merke ham for resten av livet.

Tross sitt handikap utførte han sine arbeidsoppgaver på en svært tilfredsstillende måte.

Wiggo startet sitt virke i Statens vegvesen som oppsynsmannsassistent, og var det fram til 1980. Da ble han oppsynsmann ved vår anleggsavdeling. Siden har han arbeidet både ved Eiendomsseksjon, og nå den siste tiden ved Utbyggingsavdelingen.

Wiggo var en særdeles godt likt arbeidskamerat. Han hadde alltid en kvikk replikk på lager og gikk ikke av veien for en munter meningsutveksling eller to med sine omgivelser. Mange vil nok savne disse. Han var i en periode også glødende opptatt av handikapidretten, der han blant annet deltok i sykkelløp på tandem under de årlige konkurransene på Beitostølen. Hans uventede bortgang har skapt sorg på vegkontoret, og venner og arbeidskamerater har mistet en kjær venn og medarbeider. Selv om han ikke lenger er i blant oss, vil minnene om Wiggo fortsatt leve.

Willy Bakken ◆

GUNDERSEN GEIR HOLM
STRØMSKOGEN 48

3030 DRAMMEN

C

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

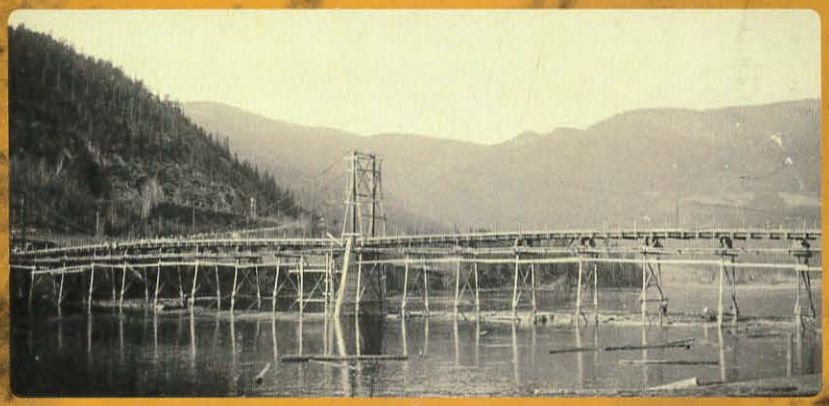
AUSTVOLL BRU I FLÅ

AV OSKAR GJESTEMOEN

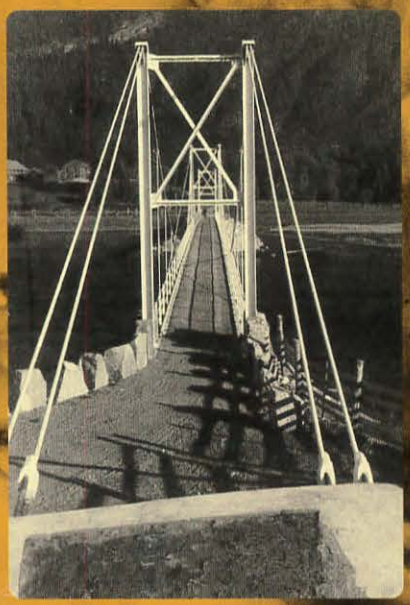
Etter at Bergensbanen var ferdig og Austvoll stasjon var bygget, kom det selvsagt krav om forbindelsesveg mellom hovedvegen og jernbanestasjonen. En 3 m bred og 595 m lang veg sto ferdig i 1912. Arbeidsutgiftene kom på 4 368 kr.

Det var båt- og fergedrift over Hallingdalselva, og det gikk ikke mange år før kravet om bru kom. En hengebru med to spenn ble planlagt, og i 1919 ble penger bevilget slik at arbeidet kunne settes i gang.

Det var dårlig byggegrunn ved Austvoll, slik at landkar og pillar måtte bygges på fundamenter av trepæler (tømmerstokker) som ble slått ned i grunnen ved hjelp av en rambukk. Motorkraft til vinsj for å heise opp loddet var jo ikke i bruk, så to muskelsterke menn måtte dra vinsjen. Det kan være værhardt ved Austvoll, og en dag blåste den tunge rambukken overende.



Landkar og pillar er ferdigstøpt og montering av hengespennene pågår.



Brua er ferdig til avlevering.