

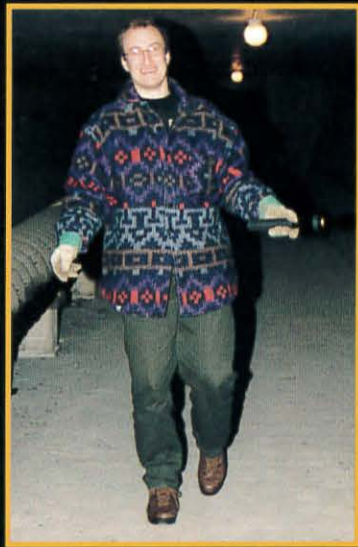
# Brobyggeren

Nr. 1 – april 1998

28. årgang

## I magen på motorvegbrua

Side 4-5



**Ny trafikksjef**

Side 3

**Nytt hus uten mus**

Side 8

**Bruåpning på Veme**

Side 11

Statens vegvesen  
Buskerud



# Visjon i hverdagen

Har dere tenkt litt på visjoner i det siste?  
Ikke det?

**V**isjon og hensikt er det vi skal skimte i det fjerne når vi litt i fortvilelse over mye strev og stress og lite resultater spør oss selv om meningen med jobb og liv. Når vi sånn litt i nød og oppgitthet tilfeldig vender blikket litt vekk fra papiret eller skjermen, asfalten eller bilene. Da vil jeg anbefale å speide litt etter visjonen og hensikten.

Om det er noe å se etter? Ja, tro meg. Det kan være mentalhygiene for noen hver. For det å jobbe i Statens vegvesen gir oss anledning til å bidra med noe som betyr mye for svært mange. Da bør det også være lettere å holde ut slitne rygger, trette øyne, stive skuldre og dårlig lønn.

## Viktige samfunnsoppgaver

Visjon og hensikt plasserer oss i Vegvesenet sentralt i det samfunnet vi lever og fungerer i, både som privatmennesker og tilsatte. Vi har fått tildelt den helt sentrale samfunnsoppgaven å sørge for at landet har et vegnett og transportsystem som fungerer optimalt. Dette kommunikasjonsnettet (infrastrukturen) er veg og trafikk, kjøretøy og trafikanter, både busser, biler, syklistene og gående.

Er det viktig nok til at våre tidvise ubehageligheter bør bli mindre og mer tålelige? Ja, jeg tror det. Et godt fungerende veg- og transportsystem er en klar forutsetning for at samfunnet skal fungere. Så viktig er det vi gjør.

Utviklingen de siste årtier har ført transport av folk og last fra sjø og bane og gjort vegtransport til den dominerende transportform. Det er mulig gjort ved sterk utbygging av vegsystemet. Transport og mobilitet er viktige kjennetegn ved samfunnet vårt. At transportsystemet fungerer er en viktig forutsetning for en positiv samfunnsutvikling.

Jeg tenker på lokalisering av arbeidsplasser i distriktene, økt frihet i valg av bosted og arbeidsplass, praktisk tilrettelegging for likestilling med to utearbeidende foreldre, reiser til barnehage og skole samt økte muligheter og tid til fritidsaktiviteter og ferie.

## Mye penger

Det er vi i Vegvesenet som på fellesskapets vegne skal bidra til at dette systemet fungerer. At veger vedlikeholdes og utbedres, at det planlegges og bygges nye veger, at bilførere utdannes og



(Foto: Rolf B. Gundersen).

bedømmes og at kjøretøy er trafikksikre og miljøvennlige. Samfunnet synes denne oppgaven er så viktig at vi får svært mange skattepenger til disposisjon for å utføre disse oppgavene. Trafikantene er i tillegg villige til å betale bompenge på nye, større vegprosjekt. Mange norske familier bruker mer penger på bil og transport enn på mat og like mye som på hus og hjem.

Kultur er viktig. Også bedriftskultur. Den kommende kulturmonstringen ved Lillehammer til sommeren blir en spennende demonstrasjon av deler av Vegvesenets kultur. I denne sammenheng tenker jeg likevel mer på den Vegvesen-kulturen som sier noe om hvordan ting fungerer hos oss, hva som kan og ikke bør tolereres. En del av vår kultur som alltid har vært viktig for meg, er den fantastiske muligheten hver enkelt av oss har til å påvirke hva som skal gjøres og hvorledes. I negativ forstand kan det omtales som frivillighetskultur eller «ukultur», men i positiv forstand er det et styringsystem som er preget av stor grad av delegering av ansvar til oss og hver enkelt tilsatte. Daglig ser jeg gode eksempler på at får mennesker ansvar, så utøver de også det med stor forstand og engasjement.

## I tjeneste for samfunnet

Vi har sagt og skrevet viktige ting om denne kulturen i heftet «I tjeneste for samfunnet», som fortjener gjentatt oppmerksomhet. Visjon og hensikt, internkulturen og vegtransportsystemets viktighet gir perspektiver på hverdagen og jobben. Lar du dette streife tankene en gang i blant i hverdagen, vil dagene som oftest kunne bli gode, fruktbare og meningsfulle.

Og gode dager synes jeg vi skal unne oss alle sammen.

Svein Olav Thorvik, utbyggingssjef

### Utgitt av

Statens vegvesen  
Buskerud vegkontor,  
Tollbugt. 2  
Drammen

### Redaktør

Kjell Wold

### I redaksjonen

Inger Lise Sagmo

### Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottosen  
Albert Skarstad  
Erik Lysenstøen

### Lay-out, repro og trykk

Drammen Grafisk a.s

### Forside

I motorvegbruas mage:  
Leder for faggruppe bru,  
Rune Langstrand,  
viser veg.

### Forsidefoto

Inger Lise Sagmo

### Opplag

1 500 eksemplarer

## Ny trafikksjef i Statens vegvesen Buskerud



Ny trafikksjef i Statens vegvesen Buskerud fra februar 1998, Sigurd Olav Olsen (50).

*Han feiret 18 års-dagen med å ta lappen og kjøre brøytebil i Kristiansand, og startet det nye året 1998 med en dobbelt-markering. Han fylte 50 og ble ny trafikksjef ved Statens vegvesen Buskerud. Sigurd Olav Olsen er mc-entusiast og har et 800 «kubikk» fartsvidunder (Suzuki) hjemme i garasjen på Billingstad, som han tar fram ved spesielle anledninger.*

# I brøytebil på 18 års-dagen

Jeg hadde min første sommerjobb i Statens vegvesen i Vest-Agder alt som 14-åring, så du kan trygt si at jeg er flasket opp med Vegvesenet, forteller vår nye trafikksjef, som begynte ved vegkontoret i Buskerud i 1993. Sigurd Olav Olsen forlot Sørlandets hovedstad etter endt videregående skole for videreutdanning i Tigerstaden. Det ble teknisk skole, jus-studier og BI i Oslo i årene som fulgte, innen han fikk sin første faste jobb som saksbehandler i Vegdirektoratet i 1972. Her jobbet han ved vedlikehold og trafikkteknisk avdeling fram til 1986, før han prøvde seg noen år på det private konsulent-markedet.

I en lengre periode var han også generalsekretær i Norges Kommunale Parkeringsforening, før han i 1993 begynte ved Statens vegvesen Buskerud, der han har jobbet ved trafikkavdelingen. De første årene i hovedstaden bodde han i Nittedal, siden 1979 har han bodd i Billingstad i Asker kommune.

– Det blir en utfordrende og interessant jobb som trafikksjef her i Buskerud. Det skal bli spennende å fortsette arbeidet med å få en omorgani-

sert avdeling til å trekke i samme retning og smelte sammen tidligere ganske forskjellige kulturer som plan, drift/vedlikehold og biltilsynet.

Selv om han tok førerkort for moped alt som 16-åring, tok lappen to år senere og nå kjører standsmessig Peugeot 605 ved siden av «800-kubikken», bedyrer Sigurd O. Olsen at han slett ikke har fartsdilla eller er kjøregal. – Men jeg trives på vegen og har tilbragt mange og fine sommerkonger på landevegen under ferieturer Europa og Norden rundt i mange år.

I vegkontorets kjeller har han de siste månedene avslørt seg som en gryende hobbytrimmer og hjemme på Billingstad står det også en terrengsykkel med 21 gir oppstallet. På hjemmebane bruker han også en del av fritiden på foreningsarbeid i Lions.

– Jeg liker meg veldig godt her. Jeg har stor spennvidde i arbeidet og et trivelig arbeidsmiljø. Drammen som by har jeg ikke noe forhold til, men det er praktisk å jobbe her så lenge jeg bor i Asker, smiler den blide sørlending som ikke har kvittet seg med dialekten etter mer enn et halvt liv i Oslo-gryta.

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

# I magen på motorvegbr

Velkommen inn!  
Rune Langstrand inviterer til  
en anderledes spasertur over  
Drammenselva!



*Motorvegbrua – Drammens kanskje mest utskjelte byggverk – er igjen et hett diskusjonstema. En utvidning til firefelts kryssing av Drammenselva er sårt tiltrengt, og det store spørsmålet er nå om brua skal rives, eller om en tvillingbru skal bygges like inntil dagens bru. Debatten omkring motorvegbrua skal vi imidlertid ikke gi oss i kast med i denne omgang – vi inviterer i stedet til en tur på innsiden av brua!*

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

**M**otorvegbrua har nemlig en hemmelighet som de færreste vet om. Du tenker kanskje ikke på det der du kjører over eller under den, men den svære betongklossen har ikke bare en utside, men også en innside. Inne i motorvegbrua er det et så stort hulrom at det er mulig å spasere hele vegen over Drammenselva.

## Lengst – og tyngst?

Motorvegbrua er Norges lengste bru med sine 1 892 meter. Ikke mindre enn om lag 36 000 tonn betong hviler på de 45 betongpilarene som holder brua oppe. Disse står på peler som er slått ned i grunnen.

Vann fra bruoverflata renner ned i sandfangene. Brua rommer 62 sandfang som tommes ovenfra hvert andre år.



Denne litt spesielle gangvegen er imidlertid ikke tilgjengelig for folk flest – og heller ikke å anbefale for de som måtte ha et snev av klaustrofobi. Mørkt, rått og kaldt er vel den mest passende beskrivelsen. Små lyskupler i taket viser vegen før de forsvinner i det fjerne der brua svinger. Ganske ensformig, men ikke så rent lite spennende heller for en som aldri har vært inne i ei bru før.

Rune Langstrand, leder for faggruppe bru på vegkontoret, er bokstavelig talt vår nøkkelmann. Han låser oss inn i det nordre brukaret ved OSRAM på Brakerøya. Der kommer forøvrig også hovedvannledningen til Drammen fra Glitrevannverket inn. Vi klatrer opp en stige før vi kan entre det aller helligste.

## Vanlig med hule bruer

– Store betongbruer er vanligvis hule, forteller Rune Langstrand, mens brua rister betydelig. Tanken på at digre lastebiler og vogntog passerer bare en meter over hodene våre gir en følelse av skrekkblandet fryd.

– Brua er hul av rent økonomiske årsaker. Det ville kostet svært mye om hele hulrommet skulle vært fylt med betong, og det ville ikke hatt noen som helst hensikt. Hulrommet kan forøvrig utnyttes praktisk. Regn- og smeltevann fra bruas overflate dreneres til sandfang som er montert med jevne mellomrom inni brua. Avløpsvannet ledes ut gjennom store rør, forklarer Rune Langstrand.

Brua består av åtte deler som er skjøtet sammen. – Skjøtene, eller fugene som det heter på

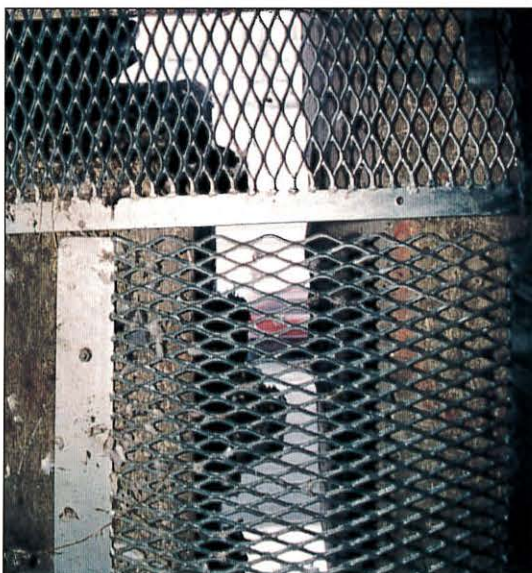
# ua



fagspråket, gir brua bevegelsesmuligheter når temperaturen forandrer seg. I hver av de åtte delene er solide spennkabler støpt inn i betongen. Veggene i brua er om lag 40 cm tykke – litt tykkere ved pilarene og der spennkablene i betongen er forankret – og takhøyden i den eksklusive gangvegen er på om lag to meter.

#### Legger kabel

Pr. i dag brukes ikke motorvegbruas mage til annet enn å lede avløpsvann bort fra overflaten, men om et års tid har Vegvesenet planer om å gjøre seg større nytte av den innvendig elvekryssingen. Planen er å legge en fiberoptisk kabel gjennom brua. – Denne skal sende signaler fra overvåkningsystemet som skal installeres i Strømsåstunnelen til den nye vaktentralen ved Drammen veg- og trafikkstasjon, forteller Per Solberg ved Trafikkavdelingen. – Det er både enklere og sikrere for oss å legge kablet gjennom brua enn å legge den ned i elva, forklarer han.



Den eneste muligheten du har til å få et glimt av omverdenen fra innsiden er gjennom de smale sprekkene ved en av de åtte fugene.

# Enklere å ta temp'en

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO



Sensorene i vegbanen er på størrelse med en fyrstikkeske.

– Nå er det blitt enda enklere for de som har vakt å holde oversikten over vær- og føreforholdene. Opplysninger fra de elleve klimastasjonene har hittil vært tilgjengelige på PC'er på vegstasjonene, men nå er det mulig å ringe opp en intern, automatisk meldingstjeneste, forteller Jan Wamstad ved Trafikkavdelingen.



## Klimastasjoner i Buskerud

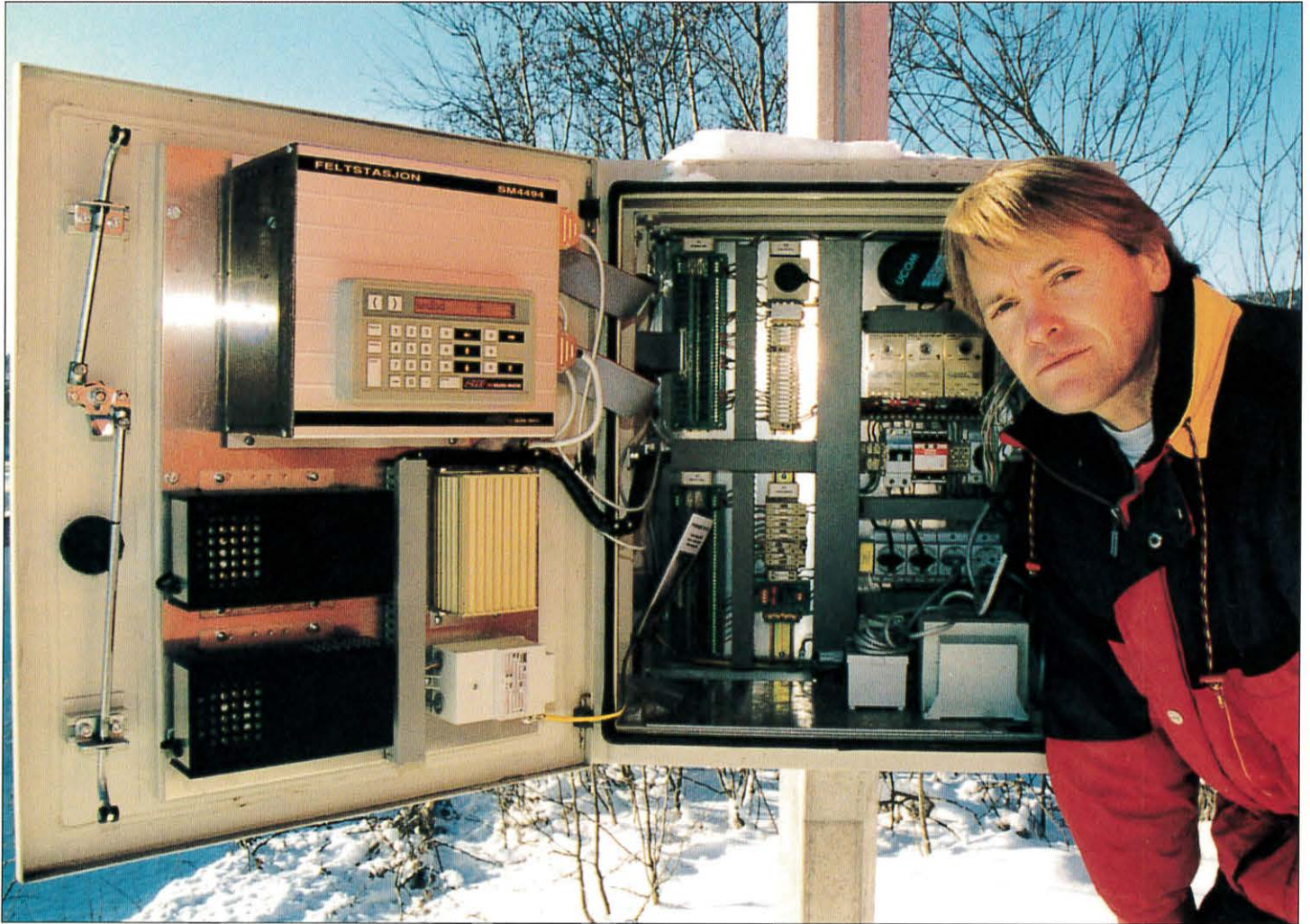
Den aller største fordelen med den nye løsningen er at de som har hjemmevakt får større tilgjengelighet til opplysninger om vær- og føreforhold. Mens de før måtte reise til vegstasjonen for å hente ut opplysninger, kan de nå sjekke akkurat det samme hjemmefra. Det eneste de må gjøre er å taste seg fram til riktig klimastasjon, forklarer Jan Wamstad. Den første uka telefonen var i drift, ble det registrert ikke mindre enn 157 oppringninger. – Forhåpentligvis tyder det på at dette er et tilbud de vil få god nytte av i tiden som kommer, sier Jan Wamstad. Han understreker at tjenesten foreløpig er tiltenkt de som arbeider med vintervedlikehold.

### Opplysninger pr. telefon

Løsningen med klimaopplysninger pr. telefon er i Vegvesensammenheng kjent fra et par andre fylker. En liknende løsning har også vært brukt i forbindelse med klimastasjonen i Hemsedal. – Nå er imidlertid alle våre elleve klimastasjoner knyttet til samme telefonnummer, sier Jan Wamstad. – Når du ringer opp sentralen taster du nummeret for den klimastasjonen du vil ha opplysninger fra, og så får du blant annet opplest luft- og vegbanetemperatur, samt om det er vind og nedbør.

### Oppdatering hvert tiende minutt

– De som har aller mest nytte av det er kanskje de som brøyter på fjellet. Vindstyrke og ikke minst vindretning er svært viktige opplysninger for dem, forklarer Jan Wamstad. Klimastasjonene tappes automatisk for opplysninger hvert tiende minutt, slik at opplysningene som er tilgjengelige pr. telefon alltid er oppdaterte.



**Skiller nedbørstypene**

Enkelte av klimastasjonene er mer avanserte enn andre. De enkleste variantene, som for eksempel klimastasjonen på Fiskum, måler temperatur i luft og vegbane, luftfuktighet, doggpunkt og registrerer om det er nedbør. – Klimastasjonen på Lierskogen er den mest omfattende vi har. Vi har to sensorer som registrerer temperaturen i vegbanen, både 5 cm og 30 cm under asfalterflaten. Sensorene registrerer også status på overflata, det vil si om det ligger snø, is eller vann der. – Den forteller også om fuktigheten skyldes salting eller om det er regnvann, forteller Jan Wamstad. I tillegg er det montert en vindmåler som måler styrke og retning, og en svært avansert nedbørsmåler. Den registrerer ikke bare om det er nedbør, den varsler også hvilken type og hvor mye nedbør som kommer. – Og så har den «fluga- og fjærlfilter» som det står i bruksanvisningen, det vil si at fluer eller sommerfugler som forviller seg inn i registreringsområdet ikke blir registrert som nedbør, forklarer Jan Wamstad.



Alle opplysningene som registreres her ved klimastasjonen kan vedlikeholdsmanskapene nå få pr. telefon, forteller Jan Wamstad.

Dette er nedførs måleren som står på Lierskogen. Infrarøde stråler som kommer ut fra de fire bøylene registrerer type og mengde nedbør, og skiller for eksempel sommerfugler og fluer fra regn.



# Gleder seg nytt

Her i det sørvestre hjørnet av tomta på Gomsrud skal den nye Kongsberg veg- og trafikkstasjon stå ferdig tidlig i år 2000, forteller Arve Aaby (f.v.), Sigmund Helgesplass og Hans Erik Rua tilfreds.

*Etter flere tiår med relativt kummerlig husvære på Gomsrud kan de tilsatte ved Kongsberg veg- og trafikkstasjon trolig flytte inn i flunkende nytt hus i april/mai år 2000.*

*Vel 40 millioner vil det om lag 1400m<sup>2</sup> store bygget koste. Alle ansatte gleder seg til nytt hus uten mus.*

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

**K**ongsberg veg- og trafikkstasjon etablerte seg på Gomsrud sør-øst for Kongsberg sentrum tidlig på 1970-tallet i midlertidige lokaler. Siden den tid har de alltid levd i midlertidige lokaler med kontorer i brakker. – Kontorforholdene og innklimaet har som dere sikkert forstår ikke vært de aller beste i disse årene, forteller produksjonsleder Hans Erik Rua. – Om sommeren har det som regel vært i varmeste laget, om vinteren kaldt og trekkfullt, sier leder for faggruppe veg, Sigmund Helgesplass og smiler oppgitt. De gleder seg begge til å komme i nytt hus om et par år.

#### Musefeller

– Da slipper vi forhåpentlig også å måtte sette ut flere musefeller, som vi har måttet gjøre i perioder

de siste årene, flirer distriktsleder Einar Ottesen. Alle ansatte på Kongsberg veg- og trafikkstasjon puster lettet ut etter at mer enn ti år gamle byggeplaner nå endelig ser ut til å bli realisert.

Statsbygg som er byggherre har nå romprogram, tegninger og byggeplaner så godt som klare. Penger er bevilget for de neste årene. Slik det ser ut i dag (mars 1998) blir planlagt byggestart for nye Kongsberg veg- og trafikkstasjon satt til mars 1999. Bygget skal ferdigstilles i april i år 2000.

Det nye bygget flyttes i forhold til dagens plassering noe lenger vekk fra innkjørselen, men fortsatt innenfor det nesten 38 mål store området som Statens vegvesen eier. Dagens produksjons- og driftsbygg beholdes.



# til hus uten mus

Overingeniør Arve Aaby ved Buskerud vegkontor i Drammen har vært saksbehandler for nybygget på Gomsrud.

## Historie

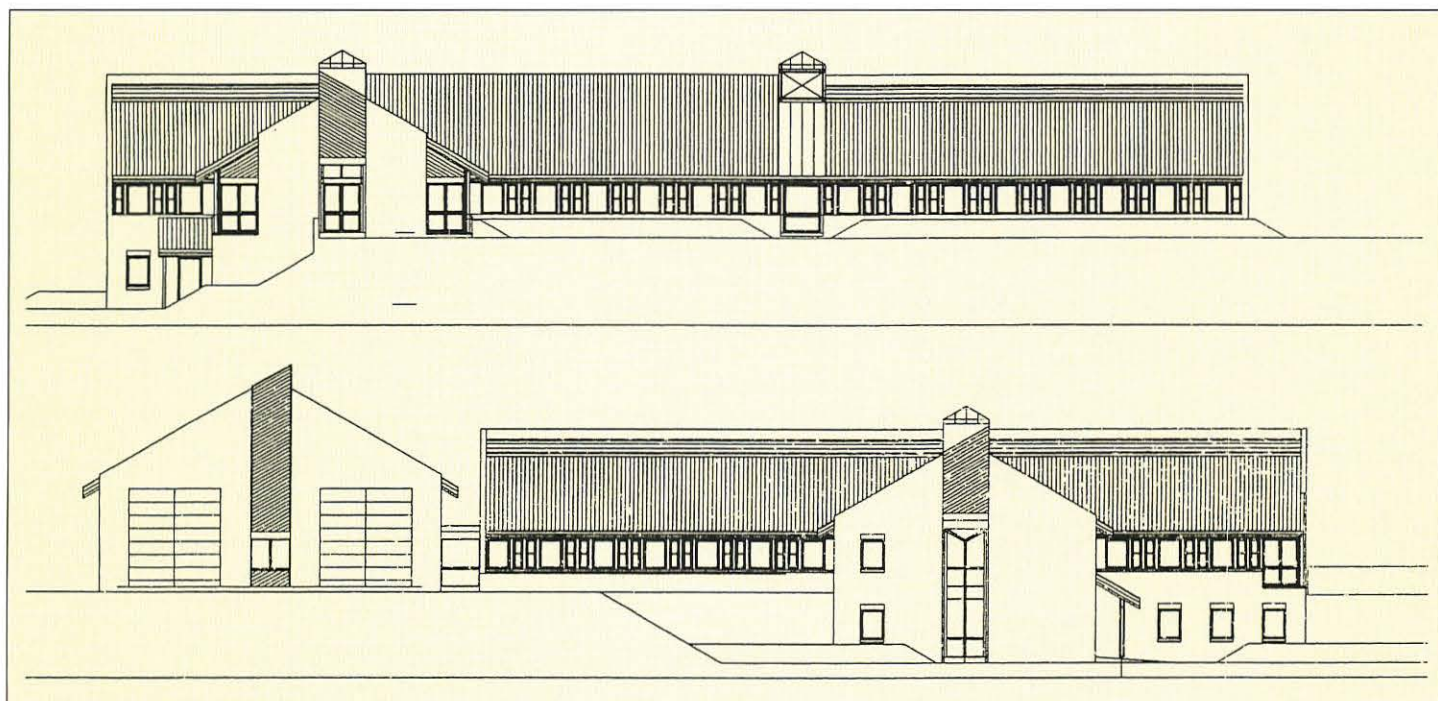
Vegvesenets historie på Kongsberg strekker seg forøvrig helt tilbake til 1927 da Bilsakkyndige for første gang ble etablert i den gamle bergstaden, i følge våre informerte kilder på dagens veg- og trafikkstasjonen. Det gamle Biltilsynet holdt i mange år til inne i Kongsberg sentrum, mens vegstasjonen lenge lå ved Skavanger.

Kongsberg veg- og trafikkstasjon betjener følgende kommuner i Buskerud: Øvre Eiker, Kongsberg, Flesberg, Rollag og Nore og Uvdal.



– Deilig med romsligere lokaler og bedre inneklima snart, sier disse smilende damene i ekspedisjonen Grethe Godstad Grette (foran), Helle T. Elvegård og Hilde Ebbesberg.

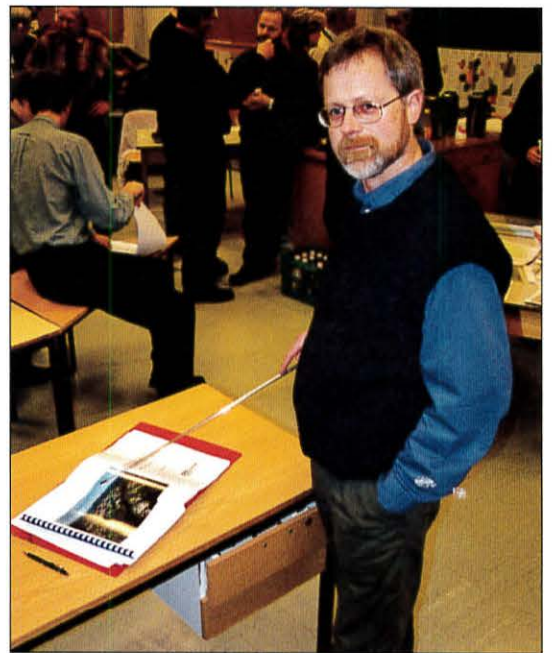
Omtrent slik blir nye Kongsberg veg- og trafikkstasjon på Gomsrud seende ut ifølge tegninger fra Statsbygg.



# Sølvby med store fremtidsvyer

*Statens vegvesen Buskerud fikk mye skryt for sin aktive og positive deltagelse i arbeidet med Samordnet Areal- og Transportplan (SATP) for Kongsberg, da denne ble presentert på folkemøter i byen i februar. Ved siden av nye boligfelt er de neste 15-20 årene samlet det meste av interessen seg om ny E 134 gjennom sølvbyen.*

Overing. Truls Oppen fra Statens vegvesen Buskerud har deltatt på flere folkemøter på Kongsberg om ny areal- og transportplan for byen. Her fra Kongsgårdmoen skole.



TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Arbeidet med SATP Kongsberg har pågått i halvannet år og planen gjelder fram til år 2015. Fra Statens vegvesen Buskerud har følgende personer deltatt i arbeidet: Gerhard Hjelbak, Truls Oppen, Arne Tovslid, Ingerlise Amundsen og Bjørn Dietrichs.

Brobyggerens utsendte deltok på det første av i alt tre folkemøter om planene i februar. Det foregikk på Kongsgårdmoen skole. Godt over 50 innbyggere deltok på det åpne møtet, de fleste av tilhørerne var såkalte middelaldrende og eldre mennesker. Ungdommer glimret med sitt fravær. Det var forøvrig det eneste lille negative ved et ellers meget konstruktivt og positivt folkemøte.

#### 15 silt til fire

Av de 15 forskjellige trasé-variantene for ny E 134 gjennom Kongsberg som er blitt vurdert de siste par årene, står en nå igjen med fire hovedtraséer eller hovedkorridorer. Av de fire er det to som peker seg ut som de mest sansynlige. Begge disse fikk også relativt stor tilslutning fra møtet vi deltok på.

Det gjelder de to E 134-korridorene som går litt sør for Kongsberg sentrum, men som begge ligger relativt nær selve byområdet. Begge disse E 134-korridorene har sitt utgangspunkt fra dagens E 134 på Basserudåsen ved området som kalles Soho øst for Kongsberg. Fra Soho er ny E 134 tenkt lagt i tunnel enten gjennom Gamlegrendsåsen (to alternativ) eller sør for Gamlegrendsåsen.

#### Flere tunneler

To av tunnelene kommer ut ved Gomsrud, der vegen krysser Lågen på ny bru og går videre vestover i Sellikdalen. Vegen passerer Bergmanns-

veien og går inn i ny tunnel som kommer ut nord for Saggrenda.

Den sørligere tunnelen fra Soho kommer ut ved Lågen nær øya Korsika og krysser elven på bru ved Veungsdalen, videre sør for Moane før den krysser Kobberbergselva sør for Saggrenda. Det kan også bli snakk om en kombinasjonsløsning av de to nevnte trasé-alternativene.

Ett alternativ går også ut på å separere bytrafikk og gjennomfartstrafikk helt, med en ny E 134-trasé fra Damåsen rett sørover mot Krekling og Skollenborg. Og en ny Drammensveg inn til byen i tunnel fra Soho og ned til Sildetomta for lokaltrafikken.

#### Folkemøter

På folkemøtet på Kongsgårdmoen skole deltok overingeniør Truls Oppen fra Statens vegvesen Buskerud. Han fikk mange spørsmål fra salen etter sin gjennomgang av vegforslagene. Folk lurte både på kostnader, miljølempen, naturinngrep og andre forhold rundt de forskjellige vegalternativene. Grove kostnadsoverslag over de fire trasékorridorene som en ønsker konsekvensutredet antyder prislapper på mellom 600 og 700 millioner kroner.

Areal og transportplanen for Kongsberg gjelder som nevnt fram til år 2015. I inneværende NVVP-periode 1998-2007 er det ikke satt av noe penger til ny E 134 gjennom Kongsberg. Akkurat nå er nok bergstaden langt mer opptatt av å få fram E 134 gjennom Øvre Eiker til Damåsen raskest mulig enn hva som blir den fremtidige traséen gjennom Kongsberg. Men folkemøtene i februar har i alle fall satt i gang en aktiv, engasjerende og interessant folkedebatt på Kongsberg.

# Lita bru – stor glede

Etter tre og en halv måned uten bru kunne innbyggerne i Veme i Ringerike kommune endelig glede seg over at den nye veggen over Sokna endelig kunne tas i bruk. Bygdefolket stilte derfor mannsterke opp sammen med barna fra Heggen skole og Vegvesenets brubyggere da Kvernvollen bru ble åpnet fredag 20. mars.

At den nye brua på Fv 176 var kjærkommen var det ingen tvil om. Om lag 25 husstander slipper nå den åtte kilometer lange omvegen de har måttet finne seg i i byggeperioden.

## Egen sang

De 66 elevene ved Heggen skole framførte en sang som var skrevet spesielt for dagen. Opprinnelig ble den diktet i anledning åpningen av en gang- og sykkelveg i 1990, men tekstforfatter Bjørg S. Kristiansen, lærer ved Heggen skole, hadde laget en ny versjon som passet svært godt til bruåpninga. De to siste versene lød som følger:

*I dag så åpner brua vår med brask og bram,  
for skolebarn skal også fram.  
Nå kan vi sykle trygt og godt fra tram til tram  
til fylket sender vi festtelegram*

*Og nå er brua ferdig og den er så bra,  
så tusen takk skal dere ha.  
Og hele Vemebygda er så stolt og glad,  
og stemmer i og synger tralala.*

For...  
(Refr.)

*Detta har vi venta på så lenge, ja så lenge, ja så lenge,  
og brua den har kosta mange penge,  
så tusen takk skal dere ha!*

## Historiske omgivelser

Faggrupeleder Ole Johan Benth veg Ringerike veg- og trafikkstasjon bidro med litt lokalhistorie fra området rundt brua. Et av landets aller første kraftverk lå i sin tid bare få meter ovenfor der brua ligger i dag. – Nøyaktig hvor gammel den forrige brua var vet jeg ikke, sa Ole Johan Benth, men han antydte at det i alle fall hadde ligget ei bru på stedet så langt tilbake som i 1860.

## Brukte øks

Det lokale korpset var selvfølgelig også på plass ved Kvernvollen bru. Det samme var ordfører Kolbjørn Kværum. Han fikk den store æren av å kutte den obligatoriske snora. Bruk av saks eller kniv var det på ingen måte snakk om, langt mer solid redskap var funnet fram i anledning dagen: Snora ble hogget over med en gammel øks fra Ringerike veg- og trafikkstasjon.

Bruåpninga var lagt på et svært så nøkternt og uhøytidelig nivå. Derfor ble dagen avsluttet med skikkelig pølsefest med kaffe til de store og brus til de små.

Kvernvollen bru er på langt nær blant de mest trafikkerte med en årsdøgntrafikk på 50 kjøret-



Barna fra Heggen skole bidro med spesialskrevet sang



Markeringen ble avsluttet med pølser til både store og små....

Ordfører Kolbjørn Kværum hogget over snora mens presen sørget for å få festet begivenheten til filmen.

øyer. Kapasiteten er det imidlertid ingen ting å si på lenger, etter at 1,35 mill. kroner er brukt på den nye brua. Mens den gamle brua ikke tålte mer enn åtte tonn akksellast, tåler den 36 meter lange nybrua ti tonn, og vil forhåpentligvis være innbyggerne i Veme og andre brukere til glede i mange år framover.

# Mens vi venter på den første asfalten

*Lenge før den første asfalten legges på ny E 134 mellom Drammen og Mjøndalen har planlegging og andre forberedelser til den vel 12 km lange strekningen pågått i lang tid. Planene om vegen ble født for 20-30 år siden. Anleggsarbeidet har bare pågått i vel to år.*

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

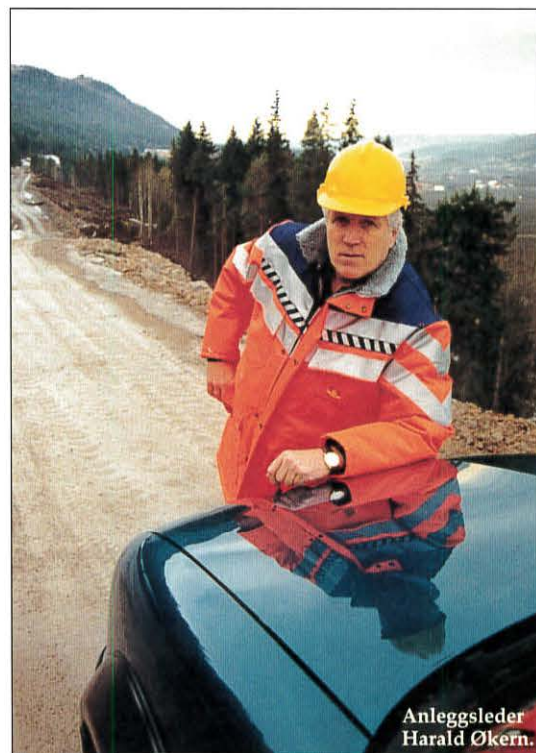
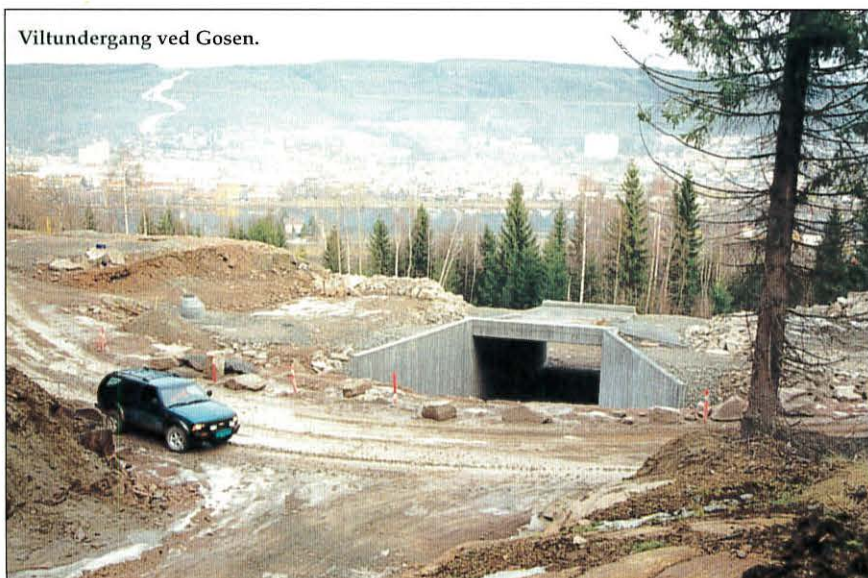
**M**en vegen videre fra Nedre Eiker grense ved Langum og mot Mjøndalen startet først i fjor sommer, forteller anleggsleder Harald Økern. Striden rundt passeringen av grustaket ved Ryghkollen har som kjent forsinket gjennomføringen av vegprosjektet med et drøyt år. Slik at vegen først er klar til åpning høsten 2001, etter de siste planer som nå foreligger.

– Men hvordan starter egentlig arbeidet med en helt ny veg før anleggsmaskinene inntar skogen og åsen?

– Det aller første vi gjør er å sette ut linja, som vi sier på folkemunne. Det vil si å stikke ut/måle ut eksakt hvor vegen skal ligge i terrenget, forteller overingeniør Harald Økern. Dette arbeidet på E 134 i Nedre Eiker startet fra Langum og vestover sommeren 1997.

– Etter stikking ryddes skogen og tømmeret kjøres ut. Deretter blir alle løsmasser som stein, jord, røtter og stubber rensket og fjernet. Så må mye fjell i grunnen sprenges ut. Bare på strekningen i Nedre Eiker må vi trolig sprengte bort så mye som 30.000 kbm, forteller Økern.

Viltundergang ved Gosen.



Anleggsleder  
Harald Økern.

## To og fire felt

Parallellt med vegtraséen langs åskanten som ligger på kote (høyde over havet) mellom 55 og 65 m bygges også en skogsbilveg ovenfor selve Europavegen. Mesteparten av vegtraséen på om lag 12 km mellom Bangeløkka på Strømsø og Mjøndalen bygges i to felt. Bare de siste vel 2,5 km fra Ryghkollen og fram til Drammenselva i Mjøndalen skal bygges i fire felt. Vegtraseen gjennom Pukerud og Ytterkollen i Nedre Eiker går gjennom mange gårder med skogsteiger oppe i åskanten.

– For å passere disse områdene og ta hensyn til lokal skogsdrift og vilt må vi blant annet bygge syv-åtte bruer og viltunderganger, der både dyr, mennesker og traktorer kan passere under vegen. I dag har vi tre borerigger og mange anleggsmaskiner i full virksomhet på traséen i Nedre Eiker. Foreløpig (pr. mars 1998) har vi kommet til Lundteigen ved Dalerovergangen. Det vil si at vi snart nærmer oss området der vegen skal utvides fra to til fire felt, forteller Harald Økern.

## Fin vinter

Vinterens anleggsvirksomhet har vært begünstiget med usedvanlig mildt, nedbørsfattig og tørt vær. Det har gjort vegarbeidet enklere enn beregnet. – Men i en slik åsside har vi generelt en del



Vakkert steingjerde langs deler av ny E 134.

problemer med vann. Dessuten har vi laget et titalls nye brønner til grunneiere som har hatt private drikkevannskilder. Derfor holder vi både tids- og kostnadsoverslagene på vel 750 millioner kroner for hele E 134, tror Harald Økern.

– Hvordan har forholdet til lokalbefolkning og grunneiere vært?

– Stort sett veldig bra. Det har vært veldig lite konflikter og problemer med beboerne i området. De få problemene vi har hatt har stort sett vært ordnet underveis. Vi har vært bevisst på å informere godt og tidlig til berørte. Derfor har vi unngått lange og vanskelige konflikter. Det eneste problemet som dere sikkert kjenner til er problemet med grustaket ved Ryghkollen. Den tvisten er nå på det nærmeste løst.

#### Første asfalt

Nå gleder Harald Økern, Vegvesenets øvrige medarbeidere og entreprenørene på E 134-anlegget seg til den første asfalten kan legges til høsten. Det vil skje på en strekning fra Gosen på Gulskogen forbi Pukerud og fram til Nedre Eiker grense.

– Den blir den første store milepelen på dag-anlegget mellom Drammen og Mjøndalen, så det skal nok markeres litt ekstra når vi etter planen starter med asfaltlegging i september, sier Harald Økern tilfreds.



Nye bekkefar og hellinger blir også tilpasset og vakre.

# «E 18 i tunnel gir Vegpakke-revers i Stortinget»

Vi må sikre Vegpakke-avtalen og gjennomføringen av Vegpakke-prosjektene, er vegsjef Trygve Rognan, leder i samferdselskomitéen Oddvar Nilsen (H) og Buskeruds komitémedlem Sigrun Eng (Ap) enige om.



TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Det sa leder i Stortingets samferdselskomité, Oddvar Nilsen (H), utvetydig til politikere, Buskerud-ordførere og pressen under komitéens befaring i Drammen i begynnelsen av mars. Vegsjef Trygve Rognan forsøkte heller ikke å skjule de dramatiske kostnadsøkninger som blir konsekvensen dersom Drammen kommune skulle velge en annen løsning for kryssing av E 18 gjennom Drammen enn ny motorvegbrua.

## 100–200% dyrere

– Forslag om senketunnel i en eller annen lengde fra Brakerøya til Strømsø med ditto kryssløs-

– Drammen kommune kan godt ønske seg utvidet E 18 i tunnel gjennom Drammen og få det utredet. Men skulle de si ja til noe som fullstendig sprenger de økonomiske rammene for Vegpakke Drammen, må de vente at hele Vegpakken sendes i retur til Stortinget for omfattende revisjon. Og hva som da blir resultatet er ikke godt å si.

ninger dreier seg om 100–200% dyrere løsninger enn doubling av motorvegbrua som ligger i Vegpakke-avtalen fra 1994–95. Det sier seg selv at det vil bli problematisk å få gjennomslag for i Stortinget, sa Rognan.

Fra samferdselskomitéens besøk i Drammen kan en ganske klar konklusjon være: Stortinget er mer opptatt av å sikre at allerede igangsatte prosjekter i Vegpakken blir fullført (E 134 Drammen - Mjøndalen og Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes) enn at nye og kostnadskrevende prosjekter som ikke ligger inne i Vegpakke-avtalen bringes opp. Det samme gjelder videreføringen av E 134 fra Øvre Eiker mot Kongsberg.

## «Uhørt av Drammen»

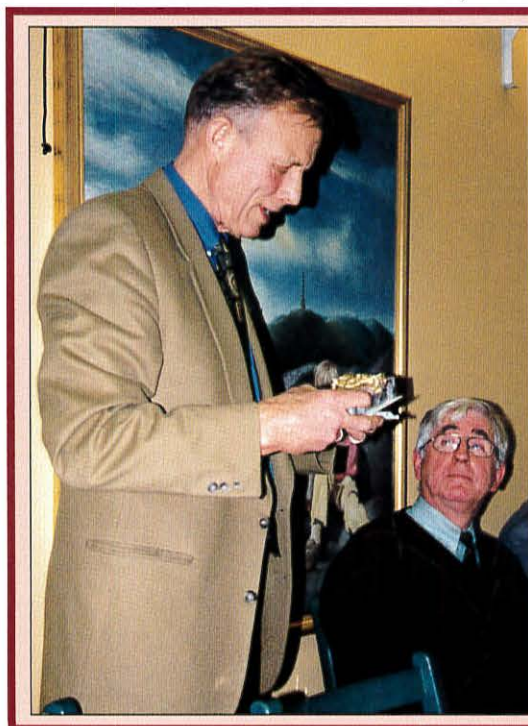
Selv Buskeruds egen representant i samferdselskomitéen Sigrun Eng (Ap) fra Gol ristet oppgitt på hodet over Drammenspolitikernes krav om ytterligere hundre vis av millioner kroner til en annen løsning for E 18-utvidelse gjennom byen enn den planlagte motorvegbrua.

– Byen har allerede fått utrolig mye i avtalen på hele 2,5 milliarder kroner til 11 enkeltprosjekt i Vegpakke Drammen, og vi går også inn for å yte de mer enn 200 millioner kronene ekstra som kreves til å fullføre Bragernesdelen av sentrumsringen. Fylket trenger også fullføring av E 134 mot Kongsberg, en av landets mest ulykkesbelastede strekninger, sier Sigrun Eng.

## Drammen nøler

– Da er det ganske drøyt av Drammen å kreve eller vente at Stortinget bare med et pennestøk skal si ja til et nytt E 18-prosjekt som betyr nye påplussinger i 100 millioners-klassen for ikke å si milliard-klassen, sier Sigrun Eng. Det er også andre deler av Buskerud som kan trenge samferdselsinvesteringer de neste årene, kommenterer hun lakonisk.

Drammens ordfører Lise Christoffersen er mer forsiktig med å si hva hun tror eller håper på. – Jeg vet bare at stemningen ute blant byens innbyggere er slik at disse utredningene av alternative krysningsmuligheter er helt nødvendig for å tilfredstille den informasjonsplikt og åpenhet vi plikter å gi offentligheten. Vi skal ikke begå samme tabbe igjen som vi gjorde i debatten om tunnel i Strømsåsen eller Bragernesåsen, sier Lise Christoffersen.



## Takk, Hans!

Rett før årskiftet 97/98 sa stabsjef Hans Ruistuen takk for seg i Statens vegvesen Buskerud og ble pensjonist. Avgangen ble behørig markert i kantina på Vegkontoret i Drammen rett før jul. Takketalene var mange og varme og gavebordet etterhvert ganske imponerende. Trygg, kunnskapsrik, beskjeden, tillitsfull, konstruktiv, sindig og ryddig var noen av de mange adjektiver Hans fikk med hjem etter en hyggelig og fortjent markering.

Stabsjef Hans Ruistuen (t.h.) ble pensjonist ved årskiftet. Han ble takket for sin innsats bl.a. av vegsjef Trygve Rognan. (Foto: Kjell Wold)

# Einar Ottesen fikk kråkeprisen



– Alle mine medarbeidere bør ha en like stor del av æren som meg, sa Einar Ottesen. Her sammen med (f.v.) Trygve Rognan, Gerhard Hjelbak, Ove Hegna, Sigmund Helgesplass og Eli Søia.



– Dette kom veldig overraskende, sa en glad Einar Ottesen da prisen ble overrakt av vegsjef Trygve Rognan på Kongsberg veg- og trafikkstasjon i midten av mars.

*Eget initiativ til å spre informasjon om viktige temaer gjennom mediene var en av hovedårsakene til at distriktsleder Einar Ottesen ble tildelt Kråkeprisen 1997. Oppslag i Laagendalsposten i forbindelse med de mange dødsulykkene i distriktet, der prisvinneren på en fin og redelig måte minnet om at ansvaret ikke bare ligger hos Vegvesenet men også hos den enkelte sjåfør, var blant argumentene da vinneren ble kåret.*

I forbindelse med alle dødsulykkene i Kongsbergdistriktet tok Einar Ottesen også initiativ til et samarbeid med andre offentlige etater som også har et ansvar for det som skjer på vegene. Han har på flere måter vært med på å sette Vegvesenet i et positivt lys. Dette gjelder for eksempel bygging av fortau på Burud og gangveg i Saggrenda – i samråd med vegkontorets folk. Dette er eksempler på at han har lyttet til brukerne og samtidig vært så heldig å ha ledige midler til å kunne iverksette enkle tiltak med god effekt. Han har også tatt initiativ til å spre informasjon om den nye periodiske kjøretøykontrollen, med godt resultat.

### Tredje gang

Dette var tredje gang Kråkeprisen ble delt ut. Hensikten med prisen er at den skal bidra til å øke forståelsen for hvor nyttig og viktig informasjon og kommunikasjon er for en offentlig etat som Statens vegvesen.

Kråkeprisen deles ut til personer som i sitt arbeid har fulgt de fem tommelfingerreglene for ekstern kommunikasjon som står i «I tjeneste for samfunnet». Disse bygger på hovedprinsippene i den statlige informasjonspolitikken. Det innebærer at kandidaten må ha tatt sitt linjeansvar for informasjon alvorlig og sørget for helhetlig informasjon.

Kandidaten må også ha brukt informasjon som et styringsverktøy, bidratt med aktiv informasjon og forsøkt å kommunisere på mottakernes premisser. Kråkeprisen deles ut av vegsjefen i samarbeid med Informasjonstjenesten, og kan deles ut én gang pr. år dersom vi har kvalifiserte kandidater.

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

### Tidligere vinnere av Kråkeprisen:

1995: Sigurd Olav Olsen, leder av trafikksikkerhetsseksjonen

1996: Gunnar Gran, produksjonsleder på E 134 Drammen - Mjøndalen

Statens vegvesen Buskerud møtte skoleverket i fylket til orientering om lærlingeplasser i Statens vegvesen Buskerud. Her fra befaring på E 134 anlegget i Mjøndalen. Fra Vegvesenet Arne Bråten, Harald Økern og Tore Braaten. Fra fagopplæringssetaten i Buskerud fylkeskommune, Birgit Halgrimsen og Katja Furnes.



Statens vegvesen Buskerud kan de neste årene trolig tilby rundt 15 lærlingeplasser innenfor fag/yrker som betong, anlegg/bergverk, tunnel, maskin, kjøretøy, sveis/plate, sjåfør og anleggsgartner.

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

Det kom fram på et orienteringsmøte produksjonssjef Tore Braaten hadde innkalt til på Langum i februar. Her møtte representanter for fylkesutdanning- og fagopplæringssetaten ansatte fra SvB. Etter noen timers orientering og dialog endte det fruktbare møtet med en befaring rundt på E 134-anlegget i Nedre Eiker og verkstedet på Solbergmoen.

– Det ble et nyttig møte med viktige kontaktpersoner i skoleverk og utdanningssektoren i fylket, oppsummerte produksjonssjef Tore Braaten etter møtet. Statens vegvesen Buskerud har de siste årene årlig tatt inn lærlinger i betongfaget, på verkstedene og i anleggsgfag. Søkningen til bygg- og anleggsgfagene i Buskerud har imidlertid vært liten de siste årene.

Men til tross for det ønsker Statens vegvesen Buskerud nå å bedre kontakten med de videregående skolene i Buskerud som tilbyr yrkesfaglig opplæring.

Etaten har store og utfordrende oppgaver både på utbygging og drift og vedlikeholdssektoren i Buskerud de neste årene.

– Derfor vil vi de neste årene kunne tilby lærlingeplasser på en rekke yrkesområder, forteller Tore Braaten og nevner i fleng: Anlegg og bergverk, yrkessjåfører, mekaniske fag, betong, maskiner og anleggsgartnere.

Statens vegvesen Buskerud ønsker nå å informere bedre og bredere til både skolefolk og rådgivere om de muligheter som nå gis for lærlingeplasser i etaten de nærmeste årene. Møtet på Langum var ett av flere som skal bidra til denne økte kontakten mellom Statens vegvesen Buskerud og skole/utdanningssektoren i fylket.

## Nytt attføringsutvalg etablert



Nytt attføringsutvalg etablert: F.v. Helge Thorrud, Hans Jan Håkonsen, Rolf Sandberg og Eva Juul. (Foto: Kjell Wold)

Her er det nye attføringsutvalget for Statens vegvesen Buskerud. Det ble opprettet i fjor som et underutvalg av Arbeidsmiljøutvalget (AMU) og skal ivareta den enkelte arbeidstakers interesser dersom hun/han ut fra et helsemessig helhetssyn ikke fungerer tilfredsstillende i sitt fysiske og/eller psykiske arbeidsmiljø.

Utvalget består av administrasjonssjef Hans Jan Håkonsen (leder), Helge Thorrud (personal), Rolf Sandberg (hovedverneombud) og Eva Juul (HMS). Attføringsutvalget skal blant annet jobbe med attføringsmessig omplassering, vurdere om ledige stillinger/ arbeidsoppgaver er egnet for yrkeshemmede, uttale seg i tilsetnings/oppsigelsessaker når yrkeshemming har betydning for beslutningen, påvirke ledere og ansatte til en positiv holdning til attføringsarbeid, gi årlig rapport til AMU, registrere og systematisk følge opp alle igangsatte tiltak, vurdere mulighet for fortrinnsrett til intern opplæring som ledd i attføringsplan og vurdere tilbud om arbeid på deltid.



# En **forsmak** på virkeligheten

– Når du skriver en hovedoppgave på en arbeidsplass i stedet for på skolen har du hele tiden folk med lang erfaring og mye praksis omkring deg til enhver tid. Akkurat det tror jeg må være en av de største fordelene når du skal skrive en så stor og omfattende oppgave helt alene, sier Nina Fjeldheim fra Drammen.



Nina Fjeldheim fra Drammen har skrevet en hovedoppgave med tema; «Vegens utforming og omgivelser sin innvirkning på trafiksikkerheten».

**L**ike over nyttår leverte hun inn sin hovedoppgave ved Institutt for veg- og jernbanebygging ved Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) i Trondheim. Tema for oppgaven var «Vegens utforming og omgivelser sin innvirkning på trafiksikkerheten», og oppgaveskrivningen ble unnagjort ved Trafikkavdelingen på vegkontoret her i Buskerud.

## Innblikk i virkeligheten

Et to-vekttallsemne i anvendt trafikkpsykologi tidligere i studiet ble avgjørende da oppgavens emne skulle fastsettes. – Jeg synes trafiksikkerhetsområdet er svært spennende, og det er for så vidt noe jeg kunne tenke meg å jobbe med senere. Jeg lærte utrolig mye av å skrive oppgaven. Særlig det å få innblikk i hvor komplekst trafiksikkerhetsarbeid er, var noe av det mest interessante, sier Nina Fjeldheim. Hun tror det kanskje er minst like viktig å ha vært igjennom selve skriveprosessen. Å skrive en stor oppgave helt alene krever stor grad av selvstendighet og disiplin. – Du har bare deg sjøl å stole på og du må lære deg til ikke å være for selvkritisk. I høyeste grad lærerikt, men også veldig slitsomt, mener hun.

## Må gå grundigere til verks

I oppgaven har Nina Fjeldheim tatt for seg en nesten 12 km lang strekning på Rv 35 fra Tolpinrud gjennom Hønefoss sentrum til Oppland grense. Oppgaven består av tre hoveddeler: En litteratur-

studie med vekt på risikoteorier, en analysedel der samtlige ulykker på strekningen de siste ti årene ble gjennomgått og en del der resultatene fra litteraturstudien og analysedelen brukes som grunnlag for forslag til tiltak.

– Jeg tror nok oppgaven delvis viser hvordan det er å drive trafiksikkerhetsarbeid. Min oppgave var svært omfattende i forhold til tiden jeg hadde til rådighet, så i virkeligheten er det nødvendig å gå grundigere til verks, tror Nina Fjeldheim. Hun innrømmer at det til tider var vanskelig å motivere seg når hun visste at studenters hovedoppgaver i de færreste tilfeller virkelig blir brukt til noe. – Ofte er det bare sensor som leser dem, sier hun.

## Resultatet lar vente på seg

Oppgaven ble levert inn i januar, men det tar i alle fall tre måneder før resultatet er klart. – Det tar så lang tid at jeg ikke tenker så mye på det lenger, sier Nina Fjeldheim. I mellomtiden har hun mer enn nok å gjøre i sin nye jobb som avdelingsingeniør i Trafikksjefens etat i Oslo kommune. Konkret bruker hun lite av det hun arbeidet med i tilknytning til hovedoppgave, men erfaringen er likevel god å ha med seg synes hun. – Arbeidet med oppgaven er en fin erfaring og et verdifullt grunnlag, men uansett så vil det være noe helt annet å være ute i arbeidslivet, sier Nina Fjeldheim.

TEKST OG FOTO:

INGER LISE SAGMO

# Omfattende lederskapsevaluering

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

*En av nyhetene i vegsjefens 1998-kontrakt med vegdirektøren er at det skal gjennomføres lederskapsevaluering. I løpet av året skal vegsjefen, avdelingslederne, seksjonslederne og enkelte prosjektledere gjennomgå en evaluering av individuelt lederskap.*

**A**dministrasjonsavdelingen har allerede kommet et godt stykke på veg, forteller Personalseksjonens Finn Zachariasen. Produksjonsavdelingen skal også snart i ilden, deretter følger Utbyggingsavdelingen, ledergruppen på vegkontoret og Trafikkavdelingen. I alt skal 30-35 ledere i Statens vegvesen Buskerud evalueres.

#### Motivasjon først

– Evalueringsprogrammet starter med en todagers samling. Der snakker vi litt om forventninger

og krav som stilles til ledere i Statens vegvesen, med utgangspunkt blant annet i Vegdirektoratets personalpolitikk, forteller Finn Zachariasen.

– Lederne får også presentert ulike ledelsesverktøy som de prøver ut i rollespill med de andre. Samtidig er noe av det viktigste med disse samlingene å motivere lederne til å delta i lederevalueringen, og å få fram nytten de og vi andre kan ha av det, sier han.

#### Sju temaer – 50 spørsmål

Metoden som brukes er utviklet av Norsk Institutt for Personalutvikling og Administrasjon. Hver enkelt leder får tilbakemelding fra sine overordnede, sideordnede og underordnede på hvordan han eller hun fungerer som leder. Dette skjer ved utfylling av skjemaer som inneholder om lag 50-60 spørsmål som retter seg mot den enkeltes lederstil. I tillegg skal hver enkelt leder selv svare på tilsvarende spørsmål. Spørreskjemaene er delt inn i sju hovedområder: Støtte og anerkjennelse, veiledning, nyskapning, måleengasjement og planlegging, lederen som modell, informasjon og helhetssyn samt modenhet og konfliktløsning

#### Analyse av resultatene

Etter til sammen to todagers samlinger sendes spørreskjemaene ut til de som er med på evalueringen. Disse sendes i utfylt stand tilbake til en av Vegvesenets internkonsulenter, i Buskeruds tilfelle Finn Zachariasen, der resultatene blir sammenstilt og analysert. – Deretter går jeg gjennom resultatene sammen med hver enkelt leder, forklarer Finn Zachariasen. Også hans eller hennes leder får beskjed om hvordan vedkommende kommer ut av det innen de forskjellige områdene. Sammen ser de på hvilke tiltak som kan settes i verk for eventuelt å rette på forhold som kunne vært bedre.

#### Total handlingsplan

– Hensikten med denne evalueringen er blant annet å kartlegge opplæringsbehovet hos lederne. Dersom det viser seg at mange har behov for samme type opplæring, blir det laget en total opplæringsplan og satt i verk felles tiltak for disse. Minst like viktig er det imidlertid å få satt søkelys på lederskap. Det har allerede vist seg at det ikke alltid er manglende opplæring som er årsaken til at enkelte kommer dårlig ut innen enkelte områder. Jeg tror det i stor grad vil vise seg at det er tilstrekkelig å gjøre lederen oppmerksom på at enkelte ting ikke fungerer, mener Finn Zachariasen.

## Bedre enn forventet

*– I utgangspunktet var jeg negativ til lederskapsevalueringen. «Enda en oppgave i tillegg til alt det andre,» var min første tanke. I ettertid ser jeg helt annerledes på det, sier seksjonsleder for Felles-tjenestene på vegkontoret, Bodil Døvig.*



Hun er en av de som var først i ilden. – Jeg har snart vært gjennom hele prosessen, bare den siste gjennomgangen med min avdelingsleder, Hans Jan Håkonsen, gjenstår. Så langt er jeg svært fornøyd med det jeg har vært med på, sier Bodil Døvig.

– Det som kanskje har vært mest nyttig og inspirerende er å se at de tilsatte i min seksjon og avdeling tar dette svært alvorlig. Jeg har i alle fall fått inntrykk av at spørsmålene er blitt besvart på en skikkelig måte, og derfor føler jeg meg trygg på at resultatene er pålitelige, forklarer hun.

Bodil Døvig forteller at hun i dagene fra spørreskjemaene ble fylt

ut, av henne selv og hennes overordnede, sideordnede og underordnede kolleger, og fram til hun fikk tilbakemelding var veldig spent. – Gjennomgangen av resultatene, og særlig sammenligningen mellom mine og de andres vurderinger var interessant og nyttig, synes Bodil Døvig.

Hun er enig i det Finn Zachariasen sier om bevisstgjøring. Opplæring er ikke løsningen på alle problemer. – For min del er det innen et par områder tilstrekkelig at noen har påpekt hvordan vi kan gjøre arbeidssituasjonen enda bedre. Opplegget omkring lederskapsevalueringen er en flott anledning til å få fram slike synspunkter, mener en fornøyd Bodil Døvig.

# I hardtrenoing til Kulturdagene 1998

*Statens vegvesen arrangerer sine første Kulturdager i år. De går som kjent av stabelen 19. til 21. juni på Norsk Vegmuseum ved Hunderfossen nord for Lillehammer. – I Buskerud har mange alt ligget lenge i hardtrenoing for dette kultursleppet forteller vår kulturkontakt Tore Wang.*



Freskt Buskerud-innslag på Kulturdagene 1998 ved Lillehammer 19. til 21. juni, Trekkspill-orkesteret med f.v. Øystein Langhelle, Ole M. Hagen, Gudbrand Strømmen, Kari Knive, Hans Olav Lien og Olaf Rustand. Bak Kjell Løkka. Sigmund Haugen var ikke til stede da bildet ble knipset.

**V**i er bra i rute, men nå nærmer det store arrangementet seg jo med stormskritt, så vi ser fram til en hektisk innspurt, sier den engasjerte eikværingen. Han ser fram til det han tror blir den største samling Vegvesen-folk noen sinne.

– Hvert fylke skal ha sin egen stand. Vi må jo prøve å presentere Buskerud på en profesjonell og særegen måte.

– Hvordan har interessen i Buskerud vært?

– Bra. Omtrent midt på treet vil jeg tro. Vi er vel et gjennomsnittsfylke, og det gjenspeiler seg vel også på den kulturelle siden.

## Trekkspillorkester

Buskerud vil blant annet stille med et solid trekkspillorkester. – Jeg har vært på en av disse samlingene på folkemusikksentret i Sigdal. Kvaliteten har imponert meg. Det blir garantert bra, smiler Tore Wang. De sangintresserte har ennå ikke klart å etablere et eget kor, men de slår seg trolig sammen med kor fra Telemark. Ellers blir det flere fellesnumre med korps, kor og orkestre under Kulturdagene.

– Så alle som ønsker å bidra med noe musikalsk får sin anledning til det, lover Tore Wang. Men i tillegg til musikk og sang skal mange også få anledning til å presentere hobbyene sine. Fra Buskerud kommer 8–10 personer til å stille ut sine bidrag innen maleri, tegninger, dekorasjoner, broderier, modeller, treskjæring, knivmaking og andre artige ting.

## Veteranvogner

Enkelte vil også stille med veteranbiler eller vete-

ran-motorsyklar. – Det viser seg nok at mange av Vegvesenets ansatte er ganske beskjedne folk av seg. Mange tror nok at hobbyen deres ikke holder mål, men der tar de feil. Vi skal vise mangfoldet og innen hobbyer er ingen profesjonelle, men alle amatører, sier Tore Wang.

– Skal Buskerud presenteres på andre måter enn musikk og hobby?

– Jada, vi skal også demonstrere lokale mattradisjoner. Takkebakst og småkjøtt fra Hallingdal og mølje fra Nedre Buskerud, sik fra Ådal og rakkfisk fra Hardangervidda. Ellers er vi åpne for andre forslag og ideer også, sier Tore Wang og avslører en liten hemmelighet.

– Vi vil kanskje etablere vår lokale variant av Rorbua. Et treffsted for vitser og artige historier. En populær møteplass utpå kvelden, skulle jeg tro, sier Tore Wang og smiler lurt.

Kulturdagene blir ellers fylt med utallige kurs, seminarer, konkurranser og turneringer av ymse slag.

## For alle

Men Buskeruds kulturbas forsikrer at Kulturdagene 1998 ikke bare er for de aktive deltagere og utstillere. Det er møteplass for alle Vegvesen-folk.

– Hovedhensikten med Kulturdagene 1998 er å bidra til en enda sterkere tilknytning til etaten, bedre selvfølelsen og lagfølelsen. Og vi trenger publikum utover våre egne rekker også. Derfor planlegger vi velferdstur og pensjonisttur som dagstur til Lillehammer på lørdag, forteller Tore Wang.

TEKST:

KJELL WOLD/TORE WANG

# Aktivt museums-år

TEKST: EIVIND BERGE

FOTO: CHRISTIAN STRAND

Den veghistoriske virksomheten har vært aktiv og allsidig også i 1997. I anledning kulturåret 1997 har Statens vegvesen Buskerud bidratt i tre prosjekter: Restaurering av kongevegen over Krokskogen, forsterking og restaurering av Smedbrua på fylkesveg 72 mellom Øvre Eiker og Kongsberg og grensemarkering mellom Buskerud og Akershus på kongevegen mellom Oslo og Kongsberg fra 1668.



**M**useums- og pensjonistgruppen har gjort en god del registreringsarbeid i kommunene Ål, Gol, Hole, Lier, Røyken, Modum, Hurum, Krødsherad og Ringerike. Det ferdige arbeidet er etterhvert oversendt Norsk Vegmuseum ved Lillehammer for edb-registrering.

## Kulturåret 1997

Restaurering av kongevegen over Krokskogen har skjedd i samarbeid mellom Vegvesenet i Buskerud og Akershus, Hole og Bærum kommune samt skogetat, hytteeiere og riksantikvaren. Det er blitt utført arbeid for vel 800.000 kroner.

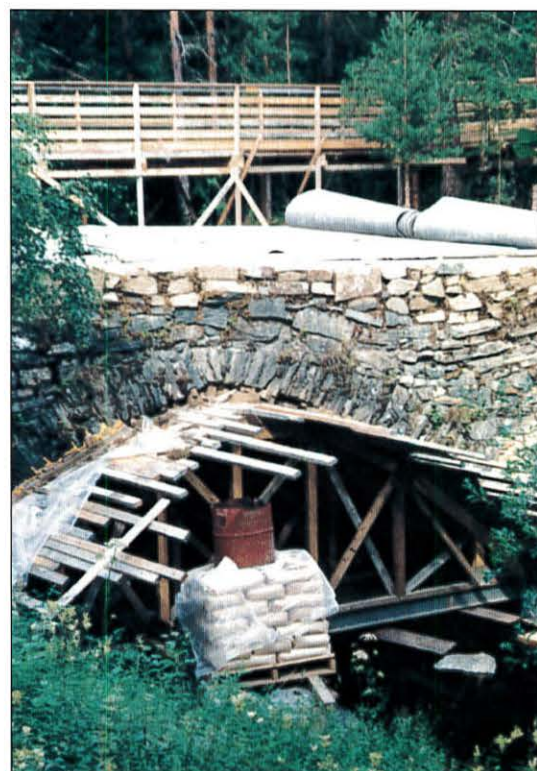
Forsterking og restaurering av Smedbrua (se bildene) har i flere år vært et prioritert prosjekt. Brua er en fredet steinhvelvsbru bygget på landets første offentlige kjøreveg fra Hokksund til Kongsberg i 1620-årene. I dag inngår brua og vegen som del av fylkesveg 72 i Buskerud. Arbeidet har kostet omlag 1,4 millioner kroner. Fylkeskommunen har bidratt med midler til arbeidet.

Grensemarkeringen mellom Buskerud og Akershus var Lier og Askers bidrag til kulturtiltak i 1997. Statens vegvesen Buskerud har bidratt i dette arbeidet.

## Personalia

Registrering av tidligere ansatte oppsynsmenn, teknisk og merkantilt personale ved vegkontoret, samt prosjektet veger over fylkesgrensene Buskerud-Telemark har en måttet nedprioritere av økonomiske grunner til fordel for andre tiltak. Derimot er prosjektet registrering av Slepene over Hardangervidda i godt gjenge.

Arbeidet med Nasjonal verneplan for veger og bruer og vegrelaterte kulturminner vil bli et av de store satsingsområdene i 1998. Registrering av gamle vegfar vil også fortsette i 1998. Bildeboken planlagt i 1997 måtte utsettes til fordel for en jubileumsbok. Det er i år nemlig 100 år siden Buskerud vegkontor ble opprettet i 1898. Jubileumsåret skal blant annet markeres med et bokverk som omhandler denne tidsepoken.





Elin Borrud i dyp konsentrasjon. Dommer Ina C. Landro passer på at alt går riktig for seg.

## I skisportens tegn

Om lag 40 skientusiaster fant vegen opp til Steglevann på Konnerud for å nyte noen få timer i den gryende påske-sola fredag 13. mars. I tillegg til den uunnværlige pøsegrillingen ble det arrangert konkurranse i både par-skirenn med innlagt kunskapsprøver og andre mer tekniske øvelser. Vinnere av skirennen ble Utbyggingsavdelingens Jarle Vaage og Odd Nygård. I den tekniske konkurransen fikk Sverige endelig revansje etter et heller begredelig OL – sammen med Else Wærstedt Nordli havnet nemlig Per Olson på toppen av pallen. Dagen ble avsluttet med premieutdeling, middag og fest i kantina på vegkontoret.



Arne Tovslid sender Vegvesendokka «Trygve» ut på en real luftetur.

## Sprek tredveåring

*De om lag 40 deltakerne på bedriftsidrettslagets jubileumsfest kan nok alle vitne om at det er en sprektredveåring vi har med å gjøre! I forbindelse med årsmøtet i januar i år, ble det også, litt på etterskudd, markert at bedriftsidrettslaget hadde overlevd sine trede første år.*

I tillegg til den vanlige åreberetninga som ble lagt fram på selve årsmøtet, hadde leder i bedriftsidrettslaget de siste 20 årene, Sæming Alvim, laget en jubileumsberetning. Den favnet om de begivenhetene og personene som har satt mest preg på aktivitetene siden Statens vegvesen Buskeruds bedriftsidrettslag ble stiftet 15. september 1967. Han minntes ublide møter med oljegrus, beinbrudd og avrevne leddbånd, men selvfølgelig mest av alt de positive virkningene kamper, turer og andre arrangementer har hatt og fortsatt har på arbeidsmiljøet i etaten.

Tove Heimdal på Utbyggingsavdelingen fikk en ekstra påskjønnelse for sin innsats som orienteringsløper – hun ble Buskeruds eneste vegmester i fjor. Utbyggingsavdelingens Svein Sønju ble også gjort krus på for i sin tid, sammen med Jørn Gjennestad, å ha tatt initiativ til det første Hallingkastet.

Produksjonssjef Tore Braaten overbragte gratulasjoner og bursdagspresang til jubilaranten på vegne av vegsjef Trygve Rognan. Presangen var en stort og flott premisekap, som trolig blir å finne i vegkontorets kantine.



TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

– Her er det plass til mange ny premier, sier leder i bedriftsidrettslaget de siste 20 årene, Sæming Alvim.

# Oppvartning i særklasse



Buskerud-jentene poserer villig i sine nye antrekk!

TEKST: SONJA SPORSTØL

FOTO: HEIDI ERIKSEN,  
STATENS VEGVESEN  
OPPLAND

Statens vegvesen Buskerud var sterkt representert under Inga-låmi, årets store «happening» for damer i alle aldre som liker å gå på ski. I alt 22 damer fra vegkontoret i Drammen og fra trafikkstasjonene i Hallingdal, Kongsberg og Hønefoss inntok Lillehammer veg- og trafikkstasjon hele helgen 13. – 15. mars.



**F**redag ettermiddag var de siste på plass og bussen, med spesialbestilt sjåfør Helge Dybendal fra Hønefoss, kunne starte på siste etappe fra Drammen til Lillehammer. Der fikk vi en varm og flott velkomst. Lillehammer trafikkdistrikt var omdøpt for helgen til hotell Inga og kjøkken, dusj og soveplasser på gulvet var stilt til vår disposisjon.

Det ble en pang-start på oppholdet: Fungerende distriktsleder Hans Krekke hadde, i samarbeid med informasjonsmedarbeider Heidi Eriksen laget i stand overraskelse til alle deltagere. Det vanket både T-skjorte, truse(!), flott caps

med masse pins og bok om byggingen av Mjøsbua.

Jentene var imponert over den flotte stasjonen på Lillehammer og overveldet over den mottakelsen vi fikk. En spesiell takk til Hans!

Det ble en flott skidag. Form og innsats var noe forskjellig, men alle fullførte. Laget fra Kongsberg var sist i mål, men vi kan absolutt konkludere med at de «ga alt»...

Søndag var det dugnad på reingjøring før vi satte nesa hjemover. Slitne, men fornøyde, og alle var enige om at det hadde vært en fin tur!

## Takk til pensjonister



Vegsjef Trygve Rognan sammen med f.v. Engebret Haugen, Gudbrand Helgesplass, Truls Løvli, Lars H. Haugen, Thor Riise og Odd Sæterdalen. (Foto: Hans Jan Håkonsen)

18. mars var fjorårets åpensjonister samlet på Tyrifjord Hotell sammen med blant annet vegsjef Trygve Rognan. Etter at lunchen og kaffen var fortært vanket det gaver, diplomer og takk til de som har vært i Vegvesenets tjeneste i årevis.



## Svett i kjelleren

Et tyve-talls kropp-ulfer ved Buskerud vegkontor har forlystet seg selv og hverandre med svette stønn og glinsende panner hver mandag siden nyttår.

**B**jørn Dæhlie var helt nede i kjelleren under fem-mila i Nagano-OL i februar. Men det er ingenting mot en gruppe trimmere ved vegkontoret i Buskerud. De er nede i kjelleren hver uke.

Og det fortsetter de med hver mandag fram til juni. Trimbølgen på vegkontoret startet i januar og etter 18 kvelder i trim-kjelleren vil de omlag 20 sprekingene gå rundt med svulmende muskler, slanke lemmer og brede skuldre glinsende av

body-oil til 98-sommerens strandbesøk. Seksjonsleder Bodil Døviggen ved administrasjonsavdelingen tok initiativet til mandags-trimmen, inspirert av den hobbytrimmende stabsjef Gerhard Hjelbak.

– Det er sunt, sosialt og morsomt, sier Døviggen og hevder hardnakkert at linjegym`en passer for alle, trente eller utrente, sjefer eller menige, unge eller gamle, store eller små.

## Ros fra Vikersund

*Tidlig fredag formiddag midt under et ledermøte like før jul 1997 banket det plutselig på vegsjefens dør. Inn troppet to voksne, beskjedne, men glade herrer fra Vikersund med et hyggelig budskap og noen vakre blomster til vegsjefen.*

**D**et var Rolf Nordmarken og Hroar Fossen fra Vikersund velforening. På vegne av hele tettstedet takket velforeningen vegsjef Trygve Rognan og Statens vegvesen Buskerud for god innsats og godt samarbeid under planleggingen og byggingen av nye Vikersund bru. De to moinger overrakte vegsjefen et diplom og en flott blomsterbukett som takk for det gode samarbeidet.



Vegsjef Trygve Rognan mottar diplom og blomster som takk fra Vikersund for samarbeidet under byggingen av nye Vikersund bru. Fra Vikersund velforening, Rolf Nordmarken og Hroar Fossen. (Foto: Kjell Wold)

GROTHE KNUT  
HALLINGSTADV 12

3057 SOLBERGELVA

C

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

# Islandsk vegbesøk

Tekst:

Oskar Gjestemoen



*På bildet ser vi vegdirektøren oppe på brua med Hartmann stående på berget ved siden av.*

Sommeren 1929 var den islandske vegdirektøren på Norgesbesøk. Daværende vegsjef i Buskerud, overing. Simon Fougner Hartmann,

tok med seg den islandske vegdirektøren på befarung i Hallingdal. Han viste stor interesse for to private hengebruer som var bygd i Gol.



*Fra veganlegget: Møne – Oppland grense.*

Denne brua krysset Heimsila nedenfor Granheim i Gol. 13 år senere skulle det komme til å skje en tragisk hending nettopp på denne brua. Etter harde forhør, sterk tortur og mishandling, var bonde Tor Knutsen Bråten på tur heim over denne brua, sammen med Gestapo for å påvise et ammunisjonslager. Da Tor var midt ute på brua hoppa han over rekkverket, men før han nådde vassflata ble han skutt av Gestapovaktene.

Vegdirektøren fikk også tid til å besøkeveganlegget Møne-Oppland grense samt å se bygging av en privat seterveg på Torpoåsen. I sitt senere takkebrev til Hartmann skriver han blant annet: «Hallingdalen er en herlig egn, som jeg gerne skulde have set noget mer indgående.»

Under sitt Norgesbesøk kjørte han flere vegskraper av type «Vejvakt» og en «Universal» grussorterer fra firma Maskin Pay og Brink.