



**Statens vegvesen**  
Buskerud

# Brobyggeren

**Nr. 4 - desember 93 - 23. årgang**





# INNHold

Side 2	Redaktøren har ordet
Side 3	Vegsjefens julehilsen
Side 4	370 år i vegvesenet
Side 5	Kjørplass bru
Side 6	Ny giv Forslagsordningen
Side 7	Obs! Ny mann!
Side 8	Oktan Varslingsplan
Side 9	B.I.L.'s årsmøte
Side 10	Opplæring Tema: Mobbing
Side 12	Brøyting Hardangervidda Vi retter oppatt alle feila..
Side 13	RV 11 i boks
Side 14	Portrettet: Truls Løvli
Side 15	Debatt
Side 17	Biltilsynets rullende patrolje..
Side 18	Trafikkmeldinger Noresund bru
Side 19	Stor innsats av biltilsynet Ryddige forhold?
Side 20	Personalia

### Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud  
Vegkontoret, Tollbugata 2  
Drammen  
Tlf: 32 20 25 00

### Redaktør:

Willy Bakken

### Journalist:

Mette S. Riseng

### Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Oskar Gjestemoen  
Erik Lysenstøen

### Trykk:

Fremtiden Trykk A/S  
Drammen

### Design og layout:

Mette S. Riseng

### Opplag:

1.400 eksemplarer  
Ettertrykk anbefales med  
kildeangivelse

### Forsidebilde:

God, gammeldags julestemning

### Foto:

Arne Tovslid

## Redaktøren har ordet:

# TØVETE DEKKTEST!

Dersom ikke redaktøren hadde vært utstyrt med en stor posjon selvbeher-skelse, ville TV-apparatet ha endt sine dager ute på gårdsplassen her forleden. Foranledningen til denne dramatikken, var et program på NRK TV som heter Refleks. Dette er det samme som tidligere het Forbrukermagasinet, og som skal være den lille forbrukers vaktbikkje og veileder i et eller så komplisert samfunn.

Årsaken til redaktørens nysgjerrighet for dette bestemte programmet, var at forhåndsannonseringen fortalte at her skulle det testes vinterdekk - både med og uten pigger. Utstyrt med kaffe og, for en redaktør, naturlig tilbehør, ble godstolen inntatt med store forventninger. Og hva får vi så presentert? Jo, naturlig nok svenskproduserte biler, men som til alt overmål raser rundt på en islagt bandybane - med og uten pigger i

er livsfarlige på is og at pigger er bedre enn piggfrie vinterdekk på denne typen underlag - helt til svensken kjørte med sine piggedekk som det skulle være sommerføre. Her kom så menn sensasjonelle opplysninger på løpende bånd! Den strålende testen ble avsluttet med en appell fra testlederen, med topplua langt ned over ørene, om at piggedekk er den sikreste form for livsforsikring - i hvert fall for svensker.

Etter en slik, til de grader ensporet framstilling, er mitt håp at i hvert fall nordmenn, ikke helt mister gangsynet. Her i landet benyttes helt andre underlag enn bandybaner, for å ta seg fram i terrenget. Dette er også hovedbudskapet når vi ber bilistene vurdere sitt behov for dekk. I motsetning til våre venner i øst, er det mange som ferdes under forhold, der det hverken er behov for skøyter eller pigger.



*Også i Buskerud har vi gjennomført tester på glatt underlag - men under noe mer realistiske forhold enn i Sverige.*

dekkene! For å fullbyrde forsøkene, ble også nedslitte sommerdekk benyttet i denne faglige anerkjente testen, som det ble reklamert med. Og hvilket inntrykk sitter vi så igjen med etter disse seriøse forsøkene? For det første opplevde vi «ballongbiler» flyende rundt i luften på grunn av biler på en bandybane. Dernest at slitte sommerdekk

Til redaksjonen i programmet Refleks er å si at det hadde vært en fordel om de på forhånd hadde kikket på det som skal sendes. Kommer flere programmer av denne typen på luften, vil det gå på seriositeten løs. Da blir de villedere i stedet for veiledere, og det er vel ikke meningen?

# JULEHILSEN FRA VEGSJEFEN

Et innholdsrikt og spennende år er snart over. For oss i vegvesenet bærer stikkord som Holler-rapporten, Krøsus, Norsk veg-og vegtrafikkplan 1994/97, «Det nye vegvesenet», fylkesvegbusjettet, oblat- og nye førerkortendringer, bud om stor aktivitet, om utvikling og forandring, om våre mange tannhjul som har inngrep i samfunnsmaskineriet.

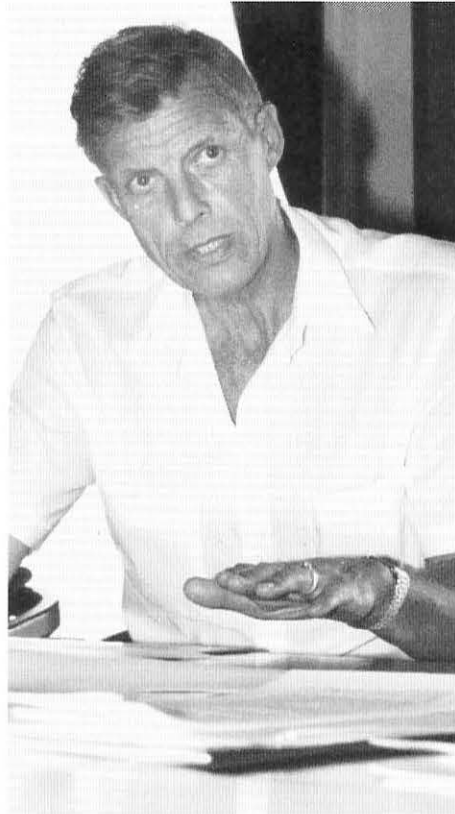
Internt er det nok Hollerutvalgets utredning, eller NOU 23 som den offisielt heter, som har skapt størst bølger. Innholdet i den er vel kjent for de fleste i etaten. Det nye nå er Vegdirektorates høringsuttalelse og forslag til videreføring.

Konsentrert i tre hovedemner, sier Vegdirektoratet seg stort sett enig i Hollerutvalgets forslag til:

- overordnet strykingssystem
- et organisatorisk og regnskapsmessig skille mellom våre oppgaver som offentlig myndighet og våre produksjonsoppgaver
- det foreslåtte budsjettssystem med bare 4 poster i statsbudsjettet for hele vegvesenets virksomhet.

Vegdirektoratet vil imidlertid utrede videre om en eventuell nettobudsjettering av Biltilsynet

For selve organiseringen går Vegdirektoratet inn for en modell med skilt myndighet/produksjon, under vegsjefene i hvert fylke. Resultatansvaret for alle produksjonsoppgaver legges til vegsjefene som også fortsatt skal ha egne produksjonsenheter. For å ivareta stordrifts- og spesialiseringsfordeler skal det på landsbasis opprettes 4-6 regioner, hvor fylkene på spesielle prosjekter samordner sine ressurser over fylkesgrensene, koordinert av Vegdirektoratet. Regionene får ikke egen administrasjon. Dette forslaget søker å kombinere det beste i flertalls- og mindretallsforslagene i NOU 23 ved at det både ivaretar stordrifts- og spesialiseringsaspektet i flertallsforslaget og det store flertall «vanlige» mindre oppgaver (under 10 mill) som bare berører det enkelte fylke.



Om hallkontrollen i Biltilsynet sier Vegdirektoratet at det er en ren myndighetsoppgave og vil at den private del av slik kontroll skal skje på vegne av, og under kontroll av Biltilsynet.

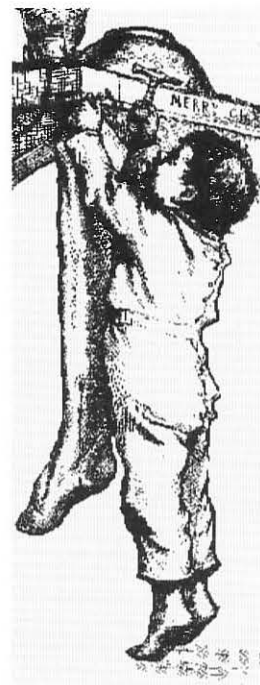
Vegdirektoratet tar også opp spørsmålet om en to-delning av det offentlige vegnettet og ser gode grunner for et transportvegnett som staten bør ha ansvar for og et adkomstvegnett som kommunene bør ha ansvaret for.

Høringsuttalelsene fra fylkeskommunene, organisasjoner o.a. vil nå sammen med NOU 23, være grunnlag for Samferdselsdepartementets behandling. En gang ut på våren 1994, skal Stortinget sette sluttstrek for det hele. Spennende og viktig for oss alle, det vil være interessante oppgaver for alle grupper ansatte også i «Det nye vegvesenet».

Arbeidet med å forberede oss til det som måtte komme, er alt i full gang. La oss gå inn i dette med entusiasme og tro på at vi skal gjøre gode forandringer. Eller som Arnulf Øverland sa det: «Livet er forandring. Det folk som lever, er et folk på vandring».

De innledende stikkord gir mange assosiasjoner. Noen av dem står for oppgaver som har ført med seg særlig stort press på grupper av ansatte. Jeg tenker da på den voldsomme publikumpågang som avgifts- og førerkortendringer førte med seg i Biltilsynet, og ubehag og kritikk som ble våre vedlikeholdsfolk til del etter at fylkesvegbudsjettet og dermed også fylkesvegstandarden ble skåret dramatisk ned. Jeg takker dere og alle ansatte forøvrig, for god innsats i år, og ønsker dere og familiene deres en god jul og vel møtt i det nye året. En spesiell hilsen også til våre pensjonister !

*Trygve Rognan*





## 370 ÅR I VEGVESENET

Da 11 av våre ansatte gikk av med pensjon forrige år, hadde de til sammen 370 års tjeneste i vegvesenet. Nestoren blant disse, maskinfører Kåre Solberg, hadde alene 47 år bak seg i etaten.

Willy Bakken



For kort tid siden, var ni av disse samlet for å ha en hyggestund sammen med kollegaer og tidligere overordnede. Spesielt hyggelig var det at også noen av ektefellene var med på tilstelningen. I sin hilsen til pensjonistene, sa vegsjefen at det alltid er hyggelig å samle de som har gått av med pensjon for å markere at en ny tilværelse har startet og samtidig få takke for den innsatsen som de har gjort for etaten.

Mange startet sin karriere i vegvesenet rett etter krigen og utstyret som da ble stilt til disposisjon var som regel hakke, spade og trillebår. I dag forbindes slike

ting med utstyr som hører til i en barnehage, sa vegsjefen. Dette forteller hvilken teknologisk utvikling som har skjedd i løpet av relativt få år, understreket han. Også når det gjelder lokaliteter, både brakkeforlegninger og kontorer, er nok avslutningen av det yrkesktive liv svært forskjellig fra hvordan det startet. Vegsjefen understreket også hvilken samfunnsnyttig innsats de «nybakte pensjonistene» har bidratt med. Vi jobber i en etat som virkelig setter spor etter seg, og resultatene kan dere med rette være stolte over, sa han. Han rettet også en takk til ektefellene, som gjennom sin medvirkning har ført til at de ansatte har kunnet bidra til en kjempemessig framgang i etaten.

Til slutt oppfordret vegsjefen pensjonistene til fortsatt å holde kontakten med sin tidligere arbeidsplass. Vi synes alltid det er trivelig når tidligere kollegaer stikker innom for en hyggelig prat, sa han.



*Pensjonistene med sine diplomer, fra venstre Ola Odda, Ole Sevre, Kåre Solberg, Trygve Rognan (fremdeles vegsjef), Anders Rotegård, Gunbjørg Forsland, Nils G. Øyan, Erik Greaker, Jakob Løvlid og Arne Midthaug*

Som et synlig bevis på sin innsats i etaten, fikk pensjonistene overrakt diplom og gaver med stor takk fra vegsjefen.



*Kåre Solberg med tjenestetid på 47 år, var den med lengst fartstid i etaten.*



*Arne Midthaug kunne fortelle mange artige episoder fra sin tid i biltilsynet. Han takket samtidig, på vegne av pensjonistene, for en hyggelig sammenkomst.*

# EN ANNERLEDES ÅPNING

**Hornmusikken var byttet ut mot travle rekkverksmontører, snora erstattet med rykende varm solbærtoddy og pressekorpsset mot en og annen tilfeldig amatør fotograf.**

Willy Bakken



Dette var rammen rundt åpningen av Kjørplass bru. Men la det være sagt med en gang, selv om det ikke ble den åpningen vi er vant med, ble markeringen av at byggverket er klar til å tas i bruk, like bra for det. Årsaken til at ikke trafikken kunne settes på som planlagt, må værgudene få skylden for - asfaltering og nedbør i form av snø har aldri vært noen god kombinasjon.

Vegsjefen ønsket de 50-talls gjestene velkommen og sa at ved at Kjørplass bru nå er klar til å avlaste den vel 60 år gamle brua, markerer dette samtidig avslutningen på en opprustning av 4 andre bruer på riksveg 287 i Sigdal. Dette betyr at strekningen fra Åmot til Pletan i Sigdal nå er åpen for lastklasse Bk 10 tonn med 50 tonns totalvekt.

Selv om det ikke ble høytidelig snorkuttning, var det lederen i Hovedutvalget for samferdsel, Nils Stavenes, som fikk æren av å erklære brua for offisielt åpnet og snart klar til å tas i bruk. I tillegg til at yrkestransporten nå får betydelig bedre forhold, la Stavenes vekt på at også de myke trafikantene var tilgodesett med separat gang- og sykkelbane på den nye brua.

Etter den seremonielle delen, ble de øvrige utbedringsprosjektene på rv. 287 tatt nærmere i øyesyn, nemlig nye Hole bru, gamle Foss bru som er forsterket og den nye Ertesprang bru. På turen redegjorde anleggssjef Tore Braaten for de arbeidene som er gjort på denne strekningen de siste årene.

Ordføreren i Sigdal, Kristian Bakke, var også storfornøyd med at forsterkningsprogrammet nå var kommet til veis ende. Han har gjennom egenerfaring opplevd de begrensningene denne vegen har hatt gjennom mange år og takket for at dette nå er blitt historie.



*Formannen i Veg- og trafikksikkerhetsutvalget, Nils Stavenes, foretok den offisielle åpningen av Kjørplass bru.*



*I anledning åpningen ble det servert solbærtoddy til gjestene. Anleggssjef Tore Braaten ønsker tydeligvis påfyll fra barkeeperne Birgit Nilsen og Mette S. Riseng.*



# "NY GIV" MED "ALF" TIL JÆREN

For uinnvidde kan overskrifta fortona seg bortimot meningslaus. Men slik er det ikkje. "Ny Giv" er eit samarbeidsprosjekt med føremål å betra tilhøva for kollektivtrafikken i området og på det viset få fleire til å reisa kollektivt. Med i dette samarbeidet er kommunane Drammen, Lier, Nedre og Øvre Eiker, Fylkeskommunen, Vegvesenet, DOB, Taxisentralen og NSB, både med buss og bane.

*Gjesteinnlegg ved Nils Stavenes  
leder i Hovedutvalg for samferdsel - Buskerud*

Dei har saman laga ei styringsgruppe for prosjektet med Svein Alfheim frå Drammen kommune som leiar. Vidare har "Ny Giv" tilsett Inger Skoglund som prosjektleiar. Ho er allereide i full sving på kontoret sitt på rådhuset i Drammen.

Denne styringsgruppa hadde fått nyss om begeistringa i Hovudutvalet for Samferdsel etter studiereisa til Jærbanen i august, og fann ut at her kunne det vera noko å henta for dei også! NSB stilte med konferansevogna "Alf" og eiga sovevogn på Drammen stasjon i nattoget til Stavanger mandag 11. oktober.

## Jærbane-prosjektet

Først ei lita oppfriskning av det du lærte i geografi på skulen; dei fleste veit at det går jernbane mellom Oslo og Stavanger. Strekinga Egersund - Stavanger er eit heilt særprega landskap kalla Jæren - eit veldreva jordbruksområde med små byar og tettstader langs jernbanelinja innom

## Et lite julelivstegn fra forslagsordningen

Ellen Bruusgaard



Et år nærmer seg slutten, og en oppsummering av "ståa" tvinger seg på. Når det gjelder forslagsordningen kan vi vel ikke skilte med det mest aktive året. Men, vi har et forslag i år som er blitt belønnet med kr. 8.000,-, og det er virkelig noe å rope hurra for. Forslaget kommer primært fra Arne N. Neby i biltilsynet på Kongsberg, og det handler om en funksjonsforbedring/systematisering av VHS-samband i biltilsynet. Biltilsynet i Kongsberg bruker dette sambandet jevnlig, og det har vist seg å være et meget effektivt samband mellom bil/bil, bil/stasjon og kontrollsted/stasjon ved stasjonens utekontroller. Dessuten har sambandet ført til store besparelser idet sambandet internt er helt kostnadsfritt når selve anleggene først er installert og etablert på stasjonene og i bilene.

Andre forslag som har blitt belønnet i år er forslaget fra Arne Sandum om en

roterende refleks på brøyteploger. Dette forslaget ble vurdert til kr. 2.500,-. Forslag om fjerning av vann og slaps fra Olaf Ruud oppnådde en vegvesen-ugle, og det samme tilfalt Ole Karteruds forslag om rekkverksavslutninger. Tore Braatens forslag om ID-kort resulterte også i en ugle, noe Ove Hegnas forslag om stållammer til nye mobile vekter også gjorde.

Og det var vel det i år. Når det gjelder - 94 har vi tanker om å lage en handlingsplan for forslagsordningen for å så om det kan resultere i flere forslag. Vi ønsker også mer engasjement fra ledelsen på dette området - så her har vi også en utfordring!

Men det viktigste er at medarbeiderne er engasjert og aktive på dette området. At dere har det lille ekstra som resulterer i en tanke om hvordan vi kan gjøre jobben vår bedre, enklere og raskere! Vi er ikke på jakt etter de mer epokegjørende og banebrytende forslagene, men enkle, gode og rimelige løsninger som kan være til hjelp i den daglige arbeidssituasjonen. Så vil forslagsordningen sørge for at

ideene blir satt ut i livet, noe som igjen vil drive Statens vegvesen Buskerud fremover. Så nøl ikke - ta kontakt eller skriv til forslagsordningen hvis du har noe på hjertet.

Vi ønsker dere en iderik jul!





Sandnes og Stavanger.

I dette området er pendlarstraumen slik som me kjennar han her i "Ny Giv"-området, inn til den største byen om morgonen og utatt om ettermiddagen. Kommunane på Jæren oppdaga at sidan jernbanespolet alt låg der, kunne dei med forholdsvis små investeringar sikra eit godt og effektivt kollektivtilbod til dei som må reisa til og frå Stavanger.

### Lånte NSB 10 millionar

Hausten 1990 låg det føre ein kontrakt mellom Jærkommunane, Stavanger kommune, Rogaland fylke og NSB om gjensidige tiltak for å rusta opp jernbanetilbodet på strekninga Egersund - Stavanger. Til føremålet lånte kommunane og fylket NSB 10 millionar rentefritt i eit gitt antal år. I kontrakten forplikta partane seg på å gjennomføra heilt konkrete tiltak som innan 1.1.92 gjorde Jærbanen til ein fullgod moderne forstadsbane. Det kollektivtilbodet som i fylgje kontorsjef Bergli i Hå kommune før hadde vore både gamalt, skranglande, støyande og som ingen visste om, skulle med felles innsats bli ei moderne hovudferdselsåre over Jæren.

### Vil satsa på kollektivtransport

Det var resultatet av dette samarbeidet "Ny Giv"-folka ønska å sjå, - nokon trudde til og med at her var det kanskje noko å læra.

Føremiddagen i Stavanger med orienteringar av deltakarane i Jærbaneprojektet gjekk som ein røyk. Etterat prosjektleiar i "Ny Giv" Inger Skoglund kort hadde orientert vertane om projektet i Drammensområdet, gjekk det slag i slag. Bergli frå Hå kommune - ein av dei som har teke initiativet til dette samarbeidet og har vore med under gjennomføringa av projektet - gav ei grundig innføring i korleis Jærkommunane hadde tenkt før dei forplikta seg i projektet. Omsynet til jordvern og miljø gjorde det ønskeleg å nytta ut jernbanespolet som allereide låg der. Han fortalde at kommunane i kontrakten med NSB hadde forplikta seg til å sjå arealbruken sin i samanheng med jernbanen. Det vil si å syte for at all bustadbygging vert fortetting av bustad- og byområda langs

banen. Leiar for kontoret for utvikling i Stavanger kommune var endå klarare: Den politiske leiinga i kommunane og i Rogaland fylke ønsker medvite å satsa på kollektivtransport!

### Auka busstrafikk pga. fleire reisande med toget

Målet er å få til ein auke i kollektivandelen på 70% over 10 år. Produktsjefen på Jærbanen, Jorunn Fjeldså gjennomgjekk dei praktiske ordningane og den daglege drifta av banen. Disponent Øystein Døsvik frå NSB - Bilruter fortalde om dei omfattande matebussopplegga og drifta av desse. Han fastslo at den auka bruken av Jærbanen hadde medført stor auke i busstrafikken. Alle innleiarane vart velsigna med spørsmål frå interesserte tilhøyrarar. Ei og anna aha-oppleving såg også ut til å dukka opp i forsamlinga.

### 130 km/t

Midt på dagen sette heile "Ny Giv"-flokkene seg ombord på Jærbanen, eit nyoppussa raudmala 69-togsett sto klart på Stavanger stasjon med retning mot Bryne. Reisa gjekk snøgt i opptil 130 km/t, og plansjef Thorvik og Inger Skoglund steig begeistra ut av styrehuset vel framme. Oppussing av stasjonane på banen var ein del av opplegget. Det har mellom anna resultert i ny stasjon midt i Sandnes sentrum med direkte tilkomst til bussar og taxi.

### Ut mot havet

Frå Bryne gjekk turen med buss til Hå kommune med orienteringar undervegs. Nokon vil nok særleg hugsa besøket i havkanten på Hå gamle prestegard med utsyn ut mot Obrestad Fyr - eit landskap og miljø heilt ulikt Drammensområdet. På barneskulen pleier gjerne stilane til elevane å avslutta med at alle syntes det hadde vore ein fin tur. I dette tilfellet ville det ikkje ha vore ein floskel. I oppsummeringa før avreisa med nattoget til Drammen, var me samde omdet. Tek eg feil då eg syntes å ana ei viss begeistring i flokken då me avslutta dagen ombord i "Alf" med ein liten prat før kvar og ein leita seg fram til sovekupeen sin?

## NY MANN!

Vegdirektoratet har forsterket sin stab med en ny informasjonsdirektør. Steinar Gullvåg (47) er det siste skuddet på stammen. Han kommer fra Kommuneforbundet der han jobbet som politisk rådgiver. Han har vært disponent og redaktør i Hardanger Folkeblad og redaktør i Vestfold Arbeiderblad. Dertil kommer en periode som informasjonsleder for Arbeiderpartiets stortingsgruppe, før han i perioden 1986 - 1988 ble personlig sekretær for daværende samferdselsminister Kjell Borgen, som han også fulgte til Kommunal- og arbeidsdepartementet i 1988. Han fungerte da som Borgens personlige rådgiver. Steinar Gullvåg tar over stillingen som informasjonsdirektør etter Ragnar Lie.

På telefonen sier Gullvåg at han ser frem til å ta fatt på nye oppgaver i Vegdirektoratet.

- Det er spennende tider Vegvesenet går i møte. Det stilles stadig større krav til statlige bedrifter, og Holler-utvalget har vist at vi ikke kan føle oss forskånet fra denne prosessen. Den politiske behandlingen av Holler-utvalgets innstilling gjenstår, og det er derfor ikke klart hvilket alternativ de politiske myndigheter til sist vil feste seg ved. Men uansett vil Statens vegvesen gå gjennom en omstillingsprosess, og da er det viktig at man utnytter de muligheter som skapes, avslutter Gullvåg.



Steinar Gullvåg. Foto: S. Madsen



# PÅ BRØYTEKANTEN

Kun dager igjen til OL - og fakkelf stafetten er på veg. Selv OL-snøen har meldt seg.

Også langs Buskerudveger farer fakkelf stafetten frem. Det er 42 år siden sist - den gang var det «gode, gammeldagse» vintre med skikkelig spark- og sledeføre. Det har det vært dårlig med de siste årene - men nå er gamle dager tilbake igjen. Langs fylkesvegene våre er det skikkelig sledeføre - og god julekortstemning. Det ligger god motivasjon i å finne det positive i lave vedlikeholds-budsjetter.

Men KRØSUS lar seg ikke lett stanse av litt snø. Hvem er egentlig Krøsus ?

Et leksikon gir svar:

«Krøsus. Lydiass siste konge. d.s.s.

Krøsius. Betegnelse for søkkrik mann. Ca. 560 - 546 f.Kr.

Han la under seg de lilleasiatiske grekere og Lilleasia til Halys-elven. Selv var han preget av gresk kultur og hans regjeringstid førte til hellenisering av landet.

Krøsus ble slått av perserne under Kyros, som først ville la ham brenne, men deretter benådet ham.

Kong Krøsus, som var uhyre rik, opptrer i mange greske sagn».

Et av kravene til vår nye organisasjon, er skille mellom forvaltning og produksjon. Det nye KRØSUS-systemet er skreddersydd til formålet.

Det interessante vil nå være hvordan Krøsus bygget opp sitt rike. Hvordan var virksomheten organisert - og hvilken

driftsform var den fremherskende ?

Krøsus drev åpenbart en strekt regionalisert virksomhet. Å forsøke å trekke paralleller mellom Krøsus' liv og virke og mulige resultater av behandlingen av Hollerutvalgets innstilling skal vi avstå fra! En nærmere gransking viser at driften i hovedsak gikk i egenregi, med slaver som arbeidskraft.

Var de egentlig klar over hva de gjorde de som fant på navnet på det nye økonomisystemet vårt ? Med en slik forhistorie ligger det ikke mye motivasjon i navnet ! Her ligger utfordringen: Se det positive i Krøsus !

Godt nytt KRØSUS-år og takk for PBR !

*Oktan.*

## NY VARSLINGSPLAN

Willy Bakken



Dersom det oppstår uforutsette hendelser på vegnettet, slik som alvorlige trafikulykker, dødsulykker, sterkt redusert framkommelighet eller stengning av hovedtrafikkårer, skal det iverksettes varsling innen organisasjonen etter en på forhånd oppsatt plan. Det samme gjelder dersom alvorlige arbeidsulykker skjer innen etaten.

Det er spesielt viktig at opplegget følges når ting skjer utenom ordinær arbeidstid og i helgene. Det er som regel da uforutsette hendelser oppstår.

Denne planen, som tidligere er utsendt, skal befinne seg i våre kjøretøyer og kontorer av ulike slag rundt om i fylket. På grunn av omlegningen til nye telefon-

nummer, vil det nå komme en revidert utgave av varslingsplanen.

Denne er lik den forrige når det gjelder gangen i varslingen.

Dersom noen, mot formodning ikke har mottatt planen innen utgangen av januar

måned, eller har fått for få eksemplarer, er det bare å gjøre en henvendelse til Info på vegkontoret.

For at vegvesenet skal være «tidlig på banen», er det svært viktig at rutinene følges når situasjonen krever det.



*Når uforutsette ting inntreffer, er det viktig at den oppsatte varslingsplanen følges. Foto: Kåre Stuvstad*

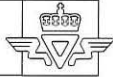


# FULL FART OG HØY STEMNING

**Hva skal man ta seg til i mørke november?**

**Bedriftsidrettslaget vårt passet på å få avviklet årsmøtet sitt i denne mørke måned, og kombinerte det hele med en høytidelig åpning av Høvdinghallen, det nye lokale treningsstudioet, sentralt plassert i kjelleren på vegkontoret. Da burde alt ligge til rette for en heidundrende fest etterpå. Vi skal ikke bringe nyheter fra den.**

Mette S. Riseng



Bedriftsidrettslaget har gjennomgått et aktivt år, og fra første stund var det åpenbart at forsamlingen var i et svært gemyttelig hjørne. Både styret og tilhørerne la opp til en hyggelig tone, tross alt var jo dette en fredagskveld, og alt lå an til både sen og hyggelig feiring. Sæming Alvim, kveldens dirigent og lagets leder, refererte årsmeldingene og delegatene hadde ingenting å bemerke til dette. Regnskapet og forslag til budsjett ble gjennomgått av Arild Nyborg, lagets nestleder, og ingen hadde noe å utsette på disse punktene. Laget har en stødig og god økonomi, det eneste ankepunkt som ble fremhevet var nødvendigheten av å forbedre rutineene for innkreving av årskontingent.



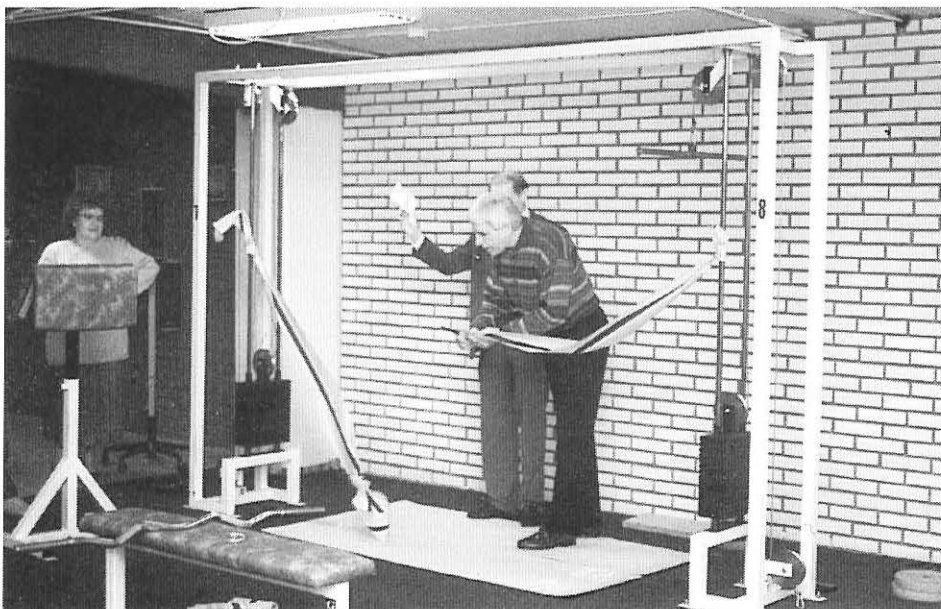
*Styret ble i sin helhet gjenvalgt ved akklamasjon*

Da det ikke hadde kommet inn forslag til fristen, gikk man deretter rett på valgene, og mange kunne nok ønske seg en like

fredelig form som disse hadde. Samtlige i valgkomiteens innstilling ble valgt ved akklamasjon, og siden listen var lang ble det nok noen såre håndflater etterhvert. Siste punkt på dagsorden var utdeling av hedersbevisningen Turkoppen - denne gikk høyst fortjent til Liv Nebell med følgende begrunnelse - hun er en ivrig og positiv deltaker på turene våre og i vårt nærmiljø. Vi kunne ikke vært mer enige.

Møtet ble deretter hevet, og de rundt 20 medlemmene som deltok på årsmøtet fant veien ned til Høvdinghallen for den høytidelige åpning. Gunnar T. Johansen hadde fått det ærefulle verv å stå for åpningsseremonien, men ikke før den gjenvalgte leder Alvim hadde sagt (og sunget) noen velvalgte ord til de fremmøtte.

Åpningsnoren i de norske farver ble behørig kuttet under storslagen applaus, og deretter var det klart for festmiddag i kantinen med servering av gryterett med nogo atåt. Stemningen var høy!



*Topp stemning under åpningen av Høvdinghallen*



## En liten stemnings- rapport fra opplærings- konsulentent

Ellen Bruusgaard



Det er FULL aktivitet på EDB-kursrommet i annen etasje for tiden. Vi har lagt opp til et "stramt" løp hvor både KRØSUS-kurs og generelle EDB-kurs gjennomføres parallelt. Og medarbeiderne ligger absolutt ikke på latsiden. Hverdagen til drifts- og systemansvarlige samt brukerstøttene dreier seg om KRØSUS fra A til Å, samt at de daglige driftsoppgavene krever sitt. Jeg synes det er helt fantastisk hvordan de står på - det er kanskje et kjennetegn på oss kvinner ...?

Generelle EDB-kurs gjennomføres i alle "tomrommene" mellom KRØSUS-kursene. Oversikten viser at aktiviteten har vært svært høy dette året. Men dette til tross - det er fremdeles mange igjen som ikke har kommet seg opp på et akseptabelt brukernivå, og vi håper at vi i løpet av januar/februar kan tilby alle som har behov grunnkurs i både Windows, Word Perfect og Excel. Det vil også bli gjennomført videregående kurs og mer spesielle kurs innenfor EDB utover våren/høsten, men denne oversikten er ikke klar ennå.

Summa summarum for 1993 - det drives opplæring i stor skala, og totalt sett har vi pr. i dag brukt ca. 1,4 mill. til opplæring dette året, og når vi tenker på at hverken KRØSUS-kurs eller EDB-opplæring koster oss noe, så sier det litt om volumet på opplæringen. Ett og annet kanskje mer interessant spørsmål er om vi får igjen like mye som vi investerer i tid og ressurser på kompetanseoppbygging - ja, det får vi komme tilbake til til neste jul ....

## - JEG ORKER IKKE

Det er ikke alle som føler at det å gå på jobben er en stor glede. For enkelte har samværet med kollegene blitt svært belastende - på grunn av mobbing. For den som rammes av mobbing er hver dag et mareritt - for de som mobber er arbeidsdagen fylt av humor på en eller annens bekostning, "den ene dagen er det han som får gjennomgå, neste dag er det meg, og en litt tøff tone oss i mellom tar ingen skade av". Eller?



*Det er ikke så greit når man føler seg utenfor fellesskapet.  
(Bildet er arrangert. Redaksjonen takker velvillige og uskyldige statister)*

Det er ikke alle som synes at en humoristisk tone er nettopp det. For enkelte kan det kanskje oppfattes som plagsom erting, og etterhvert som ren mobbing. Hva er det som gjør at slike misforståelser kan gro opp og leve fritt uten at en eller annen innser at noen kanskje plages?

Tenk deg om; har DU aldri vært vitne til mobbing, følt deg mobbet eller deltatt aktivt i mobbingen? Dersom svaret er nei, er du svært heldig, for de aller fleste mennesker kommer borti dette fenomenet før eller senere. Vi voksne bruker å si at ungene er fæle mot hverandre, men sannheten er at man møter mobbere og



# GÅ PÅ JOBB!

mobbeofre gjennom hele livet, ja, til og med på enkelte gamlehjem!

## Hvorfor? Hva er det som skjer?

Det behøver ikke være større årsak enn at man skiller seg ut litt, kanskje man er innadvent og sjenert - "han er overlegen og tror han er noe" - eller kanskje man er litt mer trygg på seg selv og sine kunnskaper enn de fleste - "han er overlegen og tror han er noe". Dersom man vil unngå mobbing i enhver form må man sørge for at alle mennesker er eksakt like. Det går ikke. Så må man altså istedet ta tak i holdningene, eller noen ville kanskje sagt kulturen, på arbeidsplassen. I et miljø som er mannsdominert er det som regel en røffere tone enn de arbeidsplassene som er overfylt av kvinner. På den andre siden er gjerne kvinner mer hårsåre og går bak ryggen på hverandre istedetfor å skvære opp umiddelbart, slik gutta gjerne gjør. Den ene er hverken bedre eller verre enn den andre, men tenk deg den stakkars sjelen som er av motsatt kjønn på en slik arbeidsplass! En må være forberedt på litt godmodig erting fra kollegene, men grensene for mild humor og ondskapsfull plaging oppfattes svært forskjellig fra person til person.

## Grenseganger

Vi har alle forskjellig erfaring og bakgrunn, noe som gjør at vi oppfatter selv de enkleste og dagligdagse ord på vidt forskjellig måte. Og bare tenk på hvor ofte vi sier om en person vi liker godt at "vi har samme form for humor". Det er altså ikke bestandig at mobbing er mobberens feil. Den som føler seg mobbet kan urettferdig anklage en person for mobbing uten at dette var tilsiktet fra vedkommende. Og for den som blir anklaget på en slik måte er hele anklagen til å bli rasende av. Det er slett ikke enkelt å håndtere en slik samtale til begge parters beste. Men burde man ikke vise en smule takhøyde dersom man blir

anklaget for mobbing? Burde man ikke sette seg ned og tenke litt på hvorvidt man kanskje tok litt hardt i den gangen man slo en vits om vedkommendes lange lunch? Eller da vedkommende fikk skryt av sjefen og du nevnte den tabben han hadde gjort dagen før? Kanskje man istedet burde ha sendt avgårde et smil og klappet vedkommende på skulderen - dette fortjente du?

Og du som føler deg mobbet - synes du det er riktig at du ikke gjør vedkommende klar over at de "morsomme" kommentarene plager deg slik at du får vondt i magen ved tanken på å møte ham? Er det kanskje ikke like greit å ta for deg vedkommende på tomannshånd og si at "jeg skulle ønske du ikke måtte være like morsom på min bekostning bestandig" og forklare at du kanskje ikke er like flink til å ta igjen - like vittig og kjapp som ham? Må det være slik at du biter det i deg daglig for til slutt å sprekke fullstendig overfor en overordnet og la ham ta affære istedet for å forsøke å rydde opp selv? Det er ikke sikkert det er vondt ment bestandig, og som kolleger bør man forsøke å prate sammen før man gjør det til en sak for lederen.

## Jeg? Jeg gjorde vel ingenting!

Nei - ganske riktig - INGENTING! For en som står utenfor det hele er det lettere å se om noen føler seg plaget, lettere enn det er for den som tror han bare holder på med litt uskyldig spøk på en eller annens bekostning. Som kollega skylder du å hjelpe begge, du skylder mobbeofferet å stille deg på hans side - oppmuntre og støtte vedkommende - for du VET han/hun trenger det. Og du skylder å gjøre din spøkefulle arbeidskollega oppmerksom på at han enkelte ganger går langt over streken - FØR det hele blir en sak som angår alle.

Det er enklest å holde kjeft og se en annen vei. Men den dagen vedkommende mobbeoffer ikke orker mer, og du VET at du kunne ha hjulpet - hvordan skal du kunne se deg selv i speilet da?

## Og så da? Han bryr seg ikke!

Det finnes bare en ting som er verre enn at vedkommende ikke bryr seg om at du plages av mobbing fra hans/hennes side, men bare fortsetter i samme tralten, og det er at sjefen din heller ikke bryr seg om det, men tillater det og i noen ekstreme tilfeller kanskje er med på det hele selv. Det er ingenting i hele verden som får deg til å føle deg mer liten og ensom enn det. Og hvis du i tillegg er omgitt av andre kolleger som enten ikke ser, eller ikke vil se, hvordan du har det, vel, da har du det ikke godt. Men det finnes noen veier å gå for å forsøke å løse floken.

Først av alt må du ta kontroll over din egen situasjon - ikke sitt og vent på at noen skal komme dalende ned fra himmelen for å redde deg. Det har ikke skjedd på to tusen år og kommer neppe til å skje igjen med det første. SNAKK med noen du stoler på - det er første bud. Det kan være hvem som helst, legen din, presten, kona. Men det er viktig at du får fortalt det til noen, ikke minst fordi det å si det høyt hjelper deg å definere problemene. Hvis du plages så mye at du blir fysisk dårlig av det, bør du ta en tur til verne-/helsetjenesten og snakke med dem også.

Neste skritt er å involvere verneombudet, som etter å ha vært i kontakt med deg vil sjekke ut forholdene på arbeidsplassen din. Sjansene er da store for at dine handlingslammede arbeidskolleger som tidligere bare så på, kanskje vil innrømme de faktiske forhold. Det har skjedd før. Og veien videre får du hjelp til av verne-/helsetjenesten med. Det viktigste er at du kommer deg ut av situasjoner du finner plagsomme før du blir alvorlig syk av det.

Og bare én ting til; du er ikke alene - husk det! Det finnes alltid fler som er i samme situasjon som deg, og det finnes alltid noen der til å hjelpe! Stå på og ta kontroll over din egen situasjon!

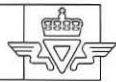


## VEGKONTORET STØTTER IKKE KRAVET OM VINTERÅPENT PÅ HARDANGERVIDDA

**Det bør ikke satses mer på å holde riksveg 7 over Hardangervidda vinteråpen. Vegen vil da normalt bli åpnet henimot 1. mai 1994, slik som i år.**

**Dette er vegkontorets forslag til vedtak i fylkets hovedutvalg for samferdsel, i en sak der Bergen kommune ber om støtte til et krav om å holde vegen over Hardangervidda vinteråpen. Vegkontoret mener at det i stedet bør bevilges mer midler til å bedre regulariteten på riksveg 50 Hol - Aurland som for tiden er hovedforbindelsen mellom øst og vest vinterstid.**

Willy Bakken



Etter at den ferjefrie forbindelsen mellom Bergen og Oslo ble åpnet høsten 91, ble brøyteinnsatsen på riksveg 7 over vidda, forutsatt trappet ned. Normalt vil derfor vegen bli stengt fra 1. januar til 1. mai, når vær- og snøforhold krever at det benyttes tungt freseutstyr.

På Hordalandsida er det vegvesenet som har ansvaret for brøytingen og på vår side er det private brøytekontraktører. Riksveg 50 Hol - Aurland er i dag midlertidig stamveg og hovedforbindelsen mellom øst og vest. Denne vegen skal holdes åpen hele døgnet, under forutsetning av at værgudene ikke slår seg aldeles vrang. I tillegg til forsterket brøyteberedskap, er denne vegen blitt opprustet for å gi bedre regularitet og framkommelighet. På denne vegen er det på vår side



***På grunn av stamvegvedtaket, er brøyteinnsatsen på riksveg 7 over Hardangervidda trappet ned til fordel for riksveg 50 Hol - Aurland.***

vegvesenet som har ansvaret for brøytingen, mens det på Sognesiden er private. Gjennom det vedtak som er fattet i Stortinget, ser derfor vegkontoret ingen grunn til å endre sin oppfatning om hvilke vegstrekninger som skal holdes

åpen mellom øst og vest også denne vinteren. En økt satsing på å forbedre forbindelsen bør heller gå til anleggsmessige tiltak for å bedre regulariteten vinterstid på riksveg. 50 Hol - Aurland.

## Blomster - ikke bare til Lierstranda

Willy Bakken



Redaktøren har gjort seg skyldig i en enorm forskjellsbehandling av de ansatte i biltilsynet. I siste nr. av Brobyggeren skrev vi

nemlig at de ansatte ved stasjonen på Lierstranda hadde fått blomster fra vegdirektøren som takk for den store innsats i forbindelse med stempelordningen av førerkort og kilometeravlesningen.

Det vi ikke sa i klartekst, var at også de ansatte på Kongsberg, Gol og Hønefoss, også fikk hilsen fra direktøren.

Fy og skam redaktør! Det redaksjonen imidlertid gjorde, i samme artikkel, var å takke også de andre i fylket for innsatsen. Men vi innser jo klart at blomster fra vegdirektøren, teller langt mer enn en liten hilsen fra en lokal redaksjon.

Vi lover å skjerpe oss ved en eventuell senere blomsterhilsen.

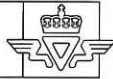


# JULEGAVE PÅ FORSKUDD

Nesten nøyaktig en måned før julekvelden, fikk Bjørn Haram og hans prosjektgruppe sin etterlengtede julegave - da vedtok nemlig stortinget vegpakka for Drammen.

Etter 19 måneders venting, er det nå endelig gitt klarsignal for dette store prosjektet og planleggingsarbeidet kan starte for fullt.

Willy Bakken



legges ut til offentlig ettersyn til våren og bli behandlet i Drammen bystyre og Nedre Eiker kommune, tidlig på høsten. Prosjekteringen vil da bli igangsatt høsten -94 med sikte på byggestart, f.eks. høsten -95.

## JERNBANEKRYSSINGEN I NEDRE EIKER

-Her foreligger det allerede en reguleringsplan, opplyser Haram.  
-Kostnadsoverslaget for krysset er på ca. 55 mill. Byggeplanleggingen pågår og vil bli fullført i løpet av våren. Slik situasjonen er i dag, synes det å være mulig å starte byggingen av ny rv. 11 på høstparten neste år, dersom vi ønsker det. Vi har imidlertid ennå ikke tatt stilling til om oppstart vil skje fra Nedre Eiker-siden, sier Bjørn Haram.

## BRAGERNES

-Her er det allerede etablert en egen prosjektgruppe som skal utføre planleg-

gingen på denne siden av elva. Meldingen «Lukket løsning Bragernes», har på det nærmeste vært ferdig et halv års tid, sier Haram.

-Årsaken til dette, er at vi har ventet på en avklaring fra Vegdirektoratet om meldingen for rv. 11, med bestemmelser om hva meldingen for Bragernes skal omfatte. Nå håper vi på en rask avklaring, slik at meldingen kan bli lagt ut til offentlig ettersyn. Dette blir vår høyst prioriterte oppgave i desember og januar, forutsatt at det kommer en snarlig uttalelse fra Vegdirektoratet.

Dersom det går som vi håper, vil meldingen bli sendt Vegdirektoratet før sommeren neste år og at valg av alternativ på Bragernes kan skje innen utgangen av -94. Men vi frykter at tiden lett kan trekke ut, på samme måte det skjedde med meldingen for rv. 11, sier Haram.

## SYKKELVEGER

-Når det gjelder sykkelveger, har vi prioritert strekningen Bragernes torg - Gyldenløve brygge - Rundtom - Drammen havnevesen. Denne planen blir forhåpentligvis vedtatt som reguleringsplan den 6. januar neste år. Anleggsavdelingen står klare til å sette i gang litt ut på året. Samtlige grunneiere som blir berørt, har gitt sin tilslutning til planen og vi regner derfor med at grunnervervet skal gå smertefritt på det meste av strekningen, opplyser Haram.

-Dessverre har vi ett unntak. NSB Drammen motsetter seg å gi grunn til sykkelvegen, til tross for at vegkontoret har sagt seg villig til å dekke kostnadene for en mindre justering av et jernbanespor. Vi håper imidlertid å komme til enighet med NSB med det første. Det er i grunnen et tankekors at det nettopp skal være NSB som motsetter seg bygging av sykkelveger i Drammen, for det er jo NSB's egne kunder som er blant de som vil få fordel av den nye sykkelvegen, sier Haram til slutt.



*Prosjektleder Bjørn Haram er glad for at det endelig er gitt klarsignal for bygging av ny riksveg 11.*

Prosjektleder Bjørn Haram sier at dette innebærer at vi nå avventer brev fra Vegdirektoratet som fastsetter hvilke utredninger som skal legges fram med reguleringsplanene, så fullfører vi disse. Det legges fram tre reguleringsplaner for rv. 11. For 1994 er det gitt en bevilgning på 20 mill. kr til planlegging og bygging.

## BANGELØKKAKRYSSET - STRØMSÅSTUNNELEN

Den 30. november ble nye skisser for kryssløsningen på Bangeløkka presentert i et åpent møte med beboere og andre interesserte i området. Haram sier videre at vi håper å ha ferdig opptegnet reguleringsplan i løpet av noen få måneder. Denne kan da forhåpentligvis legges ut til offentlig ettersyn i løpet av våren og bli vedtatt av bystyret til høsten.

-Prosjekteringen og grunnerverv for Bangeløkkakrysset og Strømsåstunnelen blir forhåpentlig fullført i løpet av -94. Dette betyr at byggingen kan starte i 1995, sier Haram.

## BJØRKELIAKRYSSET - NEDRE EIKER BRU

Denne strekningen er planlagt med 4 kjørefelt, men siden det nå er bestemt at det kun skal være 2, må planene endres noe.

-Vi har foreslått å bygge det to nederste feltene, noe Nedre Eiker kommune har sagt seg enige i. Når Drammen kommune har behandlet dette, noe vi har ventet avklaring på ganske lenge, så vil planene bli gjort ferdige, sier Haram.

-Vi regner med at reguleringsplanene kan



# BURDE VÆRT BORGERMESTER

**Veien er kanskje ikke så lang som den synes. Ordføreren i Krødsherad, Truls Løvli har lang fartstid bak seg i vegvesenet, og ser frem til å komme tilbake til sin gamle arbeidsplass etter endt tjeneste som kommunens øverste politiske leder. Akkurat nå har han hodet fullt med aktivitetene som skal utspille seg i forbindelse med fakkelfstafetten. I samme slengen skal åpningen av nye Noresund bru avvikles.**

Mette S. Riseng



Det virker som om de aller fleste vet hvem n'Truls er. For vår del synes vi tittelen "borgermester" ville passet mye bedre til ham, da ut fra vår barndoms bittersøte minner om Kardemomme by. (Thorbjørn Egner satte spor etter seg, han også.)

Truls Løvli, en fredens mann på 58 år med 3 barn og 1 barnebarn, ble fremsatt som kampkandidat til ordførervervet. Av en eller annen grunn virker det ikke som om han var særlig glad for å bli ordfører på denne måten, men han stilte lojalt opp da partiet ba ham om det. Han fikk tenkepause frem til en time før nominasjonsmøtet startet på søndag, og hadde store kvaler helt frem til han til slutt ga etter og sa ja.

## ***- Hva synes du om overgangen fra arbeidsmann til politiker?***

- Du vet, jeg har holdt på med politikk i en del år nå, og begynner i grunnen å trives med det. Alikevel er det rart med det, jeg har jo lyst til å komme tilbake til det gamle, vante arbeidet i Vegvesenet igjen.

## ***- Men du trives i jobben?***

- Absolutt. Og så er jeg veldig glad i bygda mi, og vil gjerne gjøre mitt for at Krødsherad skal være et godt og trygt sted å bo. Stillingen som ordfører gir deg en egen kontakt med folk her oppe, og jeg stortrives med det.

## ***- Så du kommer ikke til å gå av med pensjon som politiker, tror du?***

- Nei, jeg håper på å komme tilbake til min gamle stilling etter at denne perioden er over.

## **Veteran**

### ***- Du har jo endel år på baken i Vegvesenet også?***

- Javisst. Jeg begynte som sommerhjelp i 1953 på anlegget på Lindeli bru. Du husker vel ikke dette, men brua ble vasket bort i flommen, og anleggsarbeidet ble svært hektisk. Erland Erlandsen het anleggsbasen, husker jeg, og dette er så lenge siden at jeg kan skryte av å ha erfaring fra den gode, gamle stubbebryttertiden. Vel, i alle fall, jeg ble værende i Vegvesenet fra den sommeren av.

### ***- Det var i maskinavdelingen du skulle havne etterhvert?***

- Jeg begynte i maskinavdelingen i 1964, som maskinkjører, og har hatt mange givende oppgaver opp gjennom tidene. Gode kolleger og hyggelige episoder som jeg gjerne tenker tilbake på. I 1985 ble en maskinkjørerstilling i område 5 - Gol - ledig, og den fikk jeg. Siden har det vært nye områdereguleringer, så i dag er Krødsherad i område 4 - Ringerike.

## **Politikken**

### ***- Hva var det som fikk deg interessert i politikk?***

- Jeg ble interessert på et relativt tidlig tidspunkt, allerede tidlig på 60-tallet ble jeg dratt med i fagforeningsarbeidet, og gikk deretter gradene. Jeg har alltid vært interessert i arbeidsfolks kår, og det var naturlig for meg å jobbe med dette. Derfra var veien kort til medlemskap i Krødsherad Arbeiderparti, og etterhvert fikk jeg en del verv av partiet. Siden har det bare ballet på seg.

### ***- Du var jo svært aktiv i fagforeningssammenheng, ikke sant?***

- Joda, jeg satt blant annet lenge i det som den gangen kaltes samarbeidsutvalget. Ved siden av det var jeg jo også som tillitsvalgt med i Buskerud Arbeidsmannsforening. Her fikk jeg sjansen til å delta på en rekke kurs og seminarer. Dette var en svært givende tid, syntes jeg, og jeg stortrivdes med det.

## **Mekking!**

Men Truls har ikke latt politikken spise seg fullstendig. Etter endt arbeidsdag lar han presseoppslag og fakkelfstafett ligge igjen på kontoret og drar hjem igjen.

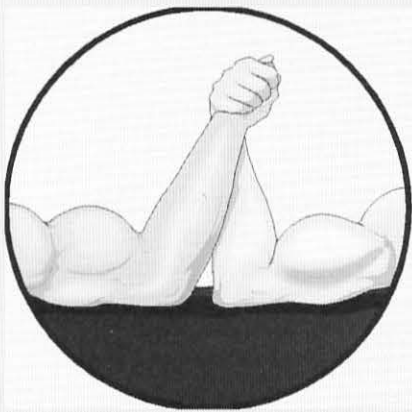
### ***- Har du noen hobbyer, noe som ikke har noe med politikk eller foreningsarbeide å gjøre?***

Truls flirer.

- Ja, en gammel maskinkjører forneker seg ikke. Jeg har alltid vært interessert i alt som har med maskiner og motorer å gjøre, så når mine to sønner begynte med bilcross var det fader'n som fikk jobben med å mekke.

Mekkinga har alltid vært en del av livet mitt, i og med at jeg alltid har hatt gamle biler. Jeg var jo så heldig at jeg vant en ny bil for ca. 10 års tid siden, men nå er også den gammel. Så hvis du ikke finner meg med ordførerklubba i hånda, ligger jeg hjemme i garasjen med hodet i en motor, avslutter Truls Løvli som forsikrer oss om at han kommer tilbake. Og glade gutter som Truls er alltid velkomne tilbake. La oss håpe at partiet ikke gir ham kniven på strupen!

## DEBATT!



En skal like  
andres meninger  
i sin avis!

Vi i redaksjonen  
følerat mange  
viktige emner bør  
tas opp til en  
skikkelig debatt,  
og stiller gjerne  
våre sider til  
rådighet.

Som levende deler  
av en spennende  
og til tider ombrust  
etat, kan  
meningene være  
både mange og  
delte.

Vi har bruk for  
dem alle, for det  
er forskjellene  
som skaper den  
«driven» som gjør  
at vi kommer oss  
fremover, og ikke  
blir stående på  
stedet hvil.

Er du enig?  
Uenig?  
Eller er det noe  
annet du gjerne  
vil ta opp?

Kontakt oss!

Redaksjonen

# EN MENINGSFULL ORGANISASJON?

Jeg har i mine tidligere innlegg satt fram en del påstander som tydelig nok skulle gi et negativt svar på overskriftens spørsmål. Statens vegvesen Buskerud er en skremmende meningsløs ledet og organisert bedrift.

Mitt syn er at Statens vegvesen er til for innbyggerne. Det er ingen annen grunn for dets eksistens. Det skal gi innbyggerne god fremkommelighet på vegene, trygghet og sikkerhet ved ferdsel på veg, et godt miljø og god service. Det er vi som er statens veg- og trafikk-administrasjon i fylket. Det er vi som har ansvaret for å levere service til vegbrukerne, produsere nye vegger, kontrollere trafikanter og kjøretøy. Dette siste er en kontrolloppgave, men det forandrer ikke hovedsaken: SvB er til for innbyggernes beste.

Det vesentligste av vegvesenets virksomhet er service. Det spesielle ved service er at den produseres og leveres samtidig. Den lagres ikke. Våre kunder bruker den i samme øyeblikk som den produseres. I service er det mennesket som er produksjonsfaktoren. Service er tjenesteytelse og måten denne blir utført på. Å lede en servicebedrift er å få mennesker til å yte god service.

Hva vi tror og mener om oss selv, vår egen dyktighet, er helt uinteressant. Det

er kundens oppfatning av servicen som er viktig.

Kundene er viktigst. Vi er til for dem. Da er det innlysende at de av oss som jobber i fronten, frontpersonalet, er våre viktigste ansatte og at ledelsen må komme bakerst. Det kan ikke være annerledes når vi er til for innbyggerne.

Den gamle pyramiden med avgjørelse på toppen passer ikke så bra til dette faktum. Pyramiden må vendes om:

De som er tette innpå publikum vet best hvordan servicen fungerer. I dette må det være systemer som gjør det mulig for frontpersonalet å kunne gi god service.

- 1) Ansvarliggjorte medarbeidere erstatter linjeledelsen og mellomledere.
- 2) Læring og nyvunnen kunnskap må kunne erstatte gamle inngrodde handlingsmønstre.
- 3) Kommunikasjon og informasjon må kunne flyte fritt mellom alle nivåer.

Framtida for oss ligger i å virkeliggjøre innholdet i disse tre punktene. Tør vi håpe på at lederne kan oppdage at det er frontpersonalet som er bedriftens viktigste ressurs, og ikke dem selv?

*Einar Janby.*

## INNBYGGERNE

Frontpersonalet

Ledelsen



# ER DETTE EN MENINGSFULL DEBATT ?

Mitt svar til Hjelbak er både nei og ja. Jeg antar at denne debatt er uten mening for lederne i Statens vegvesen Buskerud, disse er det umulig å nå fram til. Men for oss andre ansatte, som det tross alt er flest av, mener jeg det er viktig å sette «vårt indre liv» på dagsorden. Hjelbaks innlegg er et typisk svar for den gruppe han representerer:

- 1) Det tas avstand fra kritikk (man er seg selv nok)
- 2) En sak ønskes ferdig framlagt i sin helhet (man har ingen ideer selv)
- 3) Det kritikkverdige tas til egen positiv inntekt (man forstår ikke/vil ikke forstå

poengene.)

Denne debatt dreier seg om de krefter i organisasjonen som påvirker våre handlinger og atferd. Hvilke faktorer påvirker oss to til å ha helt forskjellige oppfatninger av hverdagen i den bedrift vi arbeider i ?

Svaret på dette spørsmål finnes i gjeldende verdisystem, normsett og måten å tenke på, kort sagt i bedriftskulturen. I Statens vegvesen Buskerud finnes det **mange gjeldende kulturer** i tillegg til den «offisielle».

Det jeg har lagt vekt på å få fram, er ledelsens kultur. Hvilke verdier, normer og vikelighetsoppfatning råder blant lederne, og hvordan kommer de til uttrykk i organisasjonen ? Dette har jeg gjort ut fra det syn at lederne er de viktigste kulturskapere i vår organisasjon.

Mitt hovedanliggende er fortsatt at Statens vegvesen Buskerud overlever kun fordi den er en statsbedrift.

Som begrunnelse for denne oppfatning har jeg i mine innlegg nevnt:

## MENINGSFYLT ORGANISASJON

Jeg burde vel ikke rote seg inn i denne debatten, for etter mange år i vegvesenet, er hodet blitt kappet av så mange ganger, at jeg burde ligge lavt.

Jeg synes innlegget til Janby rører ved noe av de samme tingene som har rørt seg i meg i alle år i etaten. Jeg har ikke helt fått inn hva Janby har som mål. Er målet å styrke etaten som en selvstendig bedrift med den kunnskap, utstyr og mannskap som er nødvendig for at bedriften skal kunne drive selvstendig og målrettet og være den motpol som jeg mener er nødvendig, mot et usunt privat marked, der hverken skattemoral eller norsk lov for arbeidsmiljø gjelder - kort sagt, en meningsfull bedrift? Eller er målet forsterkning av den måten etaten drives i dag, med konkurranse, konkurranse og konkurranse, der det viktigste for ledelsen er å finne eksempler som viser at etaten ikke kan konkurrere for å få mulighet til å rive etaten sakte fra hverandre innenfra. Dette har til nå

lykkes så godt, at i dag kan ikke etaten i perioder gjøre sin jobb.

Jeg synes eksemplet til Janby om avisbudet er meget dekkende for den måten bedriften ledes på. Jeg har flere ganger vært i diskusjon om hvilebu / kompensasjon hvilebu. Jeg mener at hvilebu ute på vedlikeholdsavdelingen er uegnet. Alle jeg kjenner er av samme oppfatning. Jeg er klar over at vi har rett på hvilebu, men når det i praktisk virkelighet er uegnet, har vi rett på en viss kompensasjon i form av penger eller avspasering. Dette ser tydeligvis ledelsen på som goder vi ikke skal ha og vil heller sette ut hvilebuer. Jeg har til dags dato ikke sett noe fornuftig regnestykke for hva som er driftsøkonomisk lønnsomt for etaten. Min anke mot hvilebu, er at det utføres en masse småjobber som sjelden passer å kombinere med hvilebu. Det vil da bli masse dautid for å kjøre fram og tilbake for å spise, mange ekstra kilometer på biler og maskiner som koster ekstra

penger. Brakkene er kostbare og må rengjøres ukentlig og virkeligheten er at de da blir lite brukt. Det finnes ingen dialog for å få denne virkeligheten belyst. Jeg kunne legge frem eksempel på eksempel med lignende forhold. Kan man spare noe på et område, særlig der det kunne være goder for enkelte, spiller det ingen rolle om det koster dobbelt så mye på andre kostnadssteder eller prosesser.

Jeg støtter Janby fullt om at det er alt for mye sektortenkning i stedet for helhetstenkning. En del av ledelsen på vegkontoret har gjennom mange år kommet uttalelser som på grasrota tolkes som de gjør alt for å rive sund bedriften innenfra. Hadde slike uttalelser og arbeidsmåter skjedd innen private bedrifter, ville det ført til oppsigelse.

**Anders Haga.**





- a) SvB er i utakt med sine omgivelser og det samfunn vi er satt til å tjene.
- b) SvB er bygget opp på en organisasjonsmessig foreldet måte etter prinsippet om hierarki, linjeledelse og båsinnndeling.
- c) SvB har et offisielt ansikt utad, og et motsatt sett av verdier og normer innad.

Jeg ønsker ikke å føre fra noe mer enn dette, som jeg nok tror de fleste vil kjenne fra sin hverdag. Spørsmålet er heller om vi tør diskutere «vårt indre liv» med hverandre ?

*Einar Janby.*

# PIGG AV?

**KJØR PIGGFRITT NÅR DU KAN.**



Statens vegvesen



## BILTILSYNETS RULLENDE PATRULJE AVSKILTET IKKE

**Fra 1. januar vil biltilsynets rullende patrulje i fylket opphøre å eksistere. De som måtte tro at dette vil bety færre kontroller ute på vegene, må tro om igjen. Seksjonsleder ved Kjøretøy- og trafikantseksjonen på vegkontoret, Per Kr. Rotherud, sier at det her kun er snakk om en omorganisering.**

Willy Bakken



-Stadige krav om økt effektivitet, sparing av ressurser og tilpassing til EØS-avtalen, har gjort at vi i en forsøksperiode på to år, vi gjennomføre en ny organisasjonsmodell. Det «rullende biltilsynet» som i dag består av to mann, vil bli overført til stasjonen i Drammen. De to uniformerte bilene som har blitt brukt i dette arbeidet, vil bli fordelt til Drammen og Hønefoss. På sikt er målet at også stasjonene på Kongsberg og Gol,

skal få uniformerte tjenestebiler, sier Rotherud.

-Heretter vil hver enkelt av de fire biltilsynsstasjonene i fylket, selv få ansvaret for kontrollene ute på vegene. Selv om det ikke blir vesentlige endringer i antall kontroller, så medfører EØS-avtalen at vi må endre noe på hva vi skal kontrollere, sier han.

-Til nå har biltilsynet ved kontroll av tyngre kjøretøyer lagt vekt på den sikkerhetsmessige siden. EØS-avtalen innebærer at det nå skal legges større vekt på brukskontrollen og spesielt kjørehviletidsbestemmelsene. De tekniske kontrollene ute på vegene av denne delen

av kjøretøyparken, vil bli kraftig redusert i framtida, forteller Rotherud.

-Det som vil bli nytt, er at vi nå skal foreta bedriftskontroller, for å se om firmaenes opplegg og rutiner på dette felt følges. I dette arbeidet kan det bli aktuelt å benytte kontorpersonele. Vi har derfor nå foretatt en bemanningsgjennomgang, i den hensikt å skaffe oss en oversikt, for at dette arbeidet kan bli organisert på best mulig måte, sier Rotherud. Når det gjelder kontroller av den øvrige kjøretøyparken i fylket, vil denne gå som tidligere. Det betyr at årlig vil ca 12000 bli kalt inn for en grundig gjennomgang.



# TRAFIKKMELDINGER PÅ DIREKTEN

Willy Bakken



Trafikkmeldingssystemet RDS (Radio Data System) ble satt i drift 15. november. Dette innebærer at det nå er mulig å motta aktuelle trafikkmeldinger for alle som lytter på NRK og som har RDS bilradio.

NRK og Statens vegvesen har samarbeidet om dette unike tilbudet til lytterne. Dette fungerer på den måten at NRK får oppdaterte trafikkmeldinger fra vegmeldingstjenesten og så vidreforhandles disse umiddelbart til lytterne.

Det er kun når det oppstår problemer av betydelig omfang, at det vil bli sendt melding til trafikantene. Trafikkmeldinger

sendes i utgangspunktet i norgeskanalen P1 og her kan alle motta meldinger, uansett alder og type på radioen. RDS-signalene sørger imidlertid for at meldingene vil bryte gjennom i de andre NRK-kanalene samtidig. Signalene kan til og med komme gjennom selv om kassett eller CD-spiller benyttes. For å benytte seg av RDS, må en ha en spesiell radiomottaker og til nå er det rundt 50 000 som har anskaffet seg en slik. Det er viktig å merke seg at ikke alle RDS-modeller gjør det mulig å få trafikkinformasjon i alle tre kanaler. For å få det til, må radioen være utstyrt med EON (Enhanced Other Network)-funksjon.

## NY NORESUND BRU

**I 1952, rett før OL, ble «ny» Noresund bru åpnet for trafikk. Vel 40 år senere, blir nok en gang ei ny Noresund bru åpnet, også denne gang foran et olympisk mesterskap her i landet.**

**Til forskjell fra 1952, har det ikke vært idrettslige aktiviteter som har vært avgjørende for behovet for ny bru, men at tiden rett og slett har løpt fra utgaven fra 52.**

Willy Bakken



Byggearbeidene startet i mai i år og har gått uten problemer av noe slag. Byggeleder Hans Ruistuen kan fortelle at selve brua har kostet 12 mill. kroner, mens omlegging av tilstøtende veger pluss gang-/sykkelveger, vil koste 3,5 mill. kroner.

Også selve brua har separat gang-sykkelbane.

Som seg hør og bør er nybrua utstyrt med en fakkell. Det er et arkitektfirma som har stått for utsmykningen og ved siden av fakkelen er det solide granittblokker på bruendene. Disse skal symbolisere festene for kablene til den gamle brua og er ment å markere skillet mellom brua og vegen, forteller Ruistuen.

Den offisielle åpningen av brua vil finne sted den 14. desember i samband med at OL-fakkelen passerer Noresund. Denne vil bli brukt til å tenne brufakkelen. Vi kommer tilbake med bilder fra åpningen i neste nr. av Brobyggeren.

## Ta ingen sjanser - bruk refleks!



**Statens vegvesen**  
Buskerud



## Stor innsats fra biltilsynet i 1993

Asbjørn Bustgaard har god grunn til å være fornøyd med sine ansatte etter årets innsats. Etter en periode med svært mye omlegginger og endringer føler de ansatte på biltilsynet seg modne for en velfortjent pust i bakken. Vi slo av en prat med Bustgaard om de forskjellige hendelsene som har satt sitt preg på året som gikk.

Mette S. Riseng



- Er du fornøyd med den innsatsen dine ansatte har lagt inn i 1993, Bustgaard?
- Absolutt. Alle har stått på og tatt sin del av de ekstra belastningene som vi ble pålagt. Du må huske at allerede tidlig på året merket vi økt belastning. Det hele begynte med gjeninnføringen av oblatordningen, noe som medførte at kontorsiden av vår virksomhet ble spesielt hardt belastet. Publikum har strømmet til og i perioder har det vært så stor pågang at vi har hatt problemer med å få henvendelser unna. Men det gikk, takket være velvillig innsats.
- Men etter det vi har forstått, var det ikke bare oblatordningen som gjorde seg gjeldende?
- Det stemmer. Utover året merket vi stor pågang

som følge av stempelordningen, utstedelse av førerkort for minibuss samt avlesning av kilometer-tellere.

- Alt dette er jo engangsforeteelser, er ikke det riktig?
- Jo, det er riktig. Vi har i året som har gått kvittet oss med endel fremtidige arbeidsoppgaver, og kan i større grad konsentrere oss om å drive mer kontrollerende virksomhet, på tross av at våre utekontroller vil bli nedlagt til fordel for hallkontroller.
- Hva skyldes dette egentlig? Er det ikke bedre å ta bilistene "på fersken"?
- Noen vil vel kanskje hevde det, men grunnet tilpassingen til EØS-reglementet har det blitt bestemt at man skal nedlegge utekontrollene. Alikevel skal ikke bilistene i Buskerud føle seg for trygge, for en gjennomgang av bilparken kommer det til å bli uansett.
- Dersom du skulle komme med en julehilsen til de ansatte, hva skulle dette bli?
- Jeg ville gjerne på takke for



### ***Bustgaard er fornøyd med innsatsen i året som gikk.***

den innsatsvilje og serviceinnstilling alle, og kanskje spesielt de kontoransatte har vist. De har taklet det store presset på en utmerket måte, og håndtert den publikumstilstrømming som har vært svært elegant. At dette blir satt pris på viste tydelig den blomsterhilsen som biltilsynsstasjonene fikk fra vegdirektøren og trafikkdirrektøren. Personlig vil jeg gjerne benytte anledningen til å takke alle ansatte for en godt utført jobb og ønske alle en riktig god jul, avslutter Bustgaard.

## RYDDIGE FORHOLD

Trafikant- og kjøretøyavdelingen på vegkontoret er kjent for å ha ryddige forhold. Ved et tilfeldig besøk i 4. etg. forleden, ble vår nysgjerrighet vakt på grunn av «ørten» søppelsekker utenfor avdelingens kontorer. Dette måtte selvsagt undersøkes nærmere, og stor ble overraskelsen da vi så hvordan det så ut på kontorene. Alt, absolutt alt, stod på hodet - med unntak av to ivrige sjeler. Sterilisering, sa den ene - rydding i papirer, sa den andre.



Willy Bakken



For å sikre bevis for all ettertid, og kanskje komme med en liten hentydning til andre avdelinger, ble situasjonene forevige. Dette er nemlig ikke dagligdags situasjon på vegkontoret. Til venstre på beviset ser vi Einar Janby, hovedansvarlig for reduksjon av papirmengden, og foran seg har han Anne Skjørdal, for anledningen utstyrt med skureklut og bøtte. Resultatet av aksjonen kan fås ved å avlegge avdelingen et besøk - kanskje vanker det også gode tips om hvordan problemet skal angripes ?



Massekorsbånd

Returadresse:  
Statens vegvesen Buskerud  
Vegkontoret  
Postboks 2265 Strømsø  
3003 DRAMMEN

**50 år:**

Trond Jonassen 24/10

**60 år:**

Thormod Thoresen 23/10

**Takk**

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.

*Trond Jonassen.*

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 60 års dag.

*Harry Granbakken.*

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 50 års dag.

*Jan Ingar Ødegård.*

Tusen takk for gavene jeg fikk fra vegkontoret og alle i område 4 på Geilo ved min overgang til pensjonist.

*Anders Rotegård.*

Hjertelig takk for all vennlig deltagelse ved min kjære mann, Henrys's bortgang.

*Inger Hjerpåsen.*

**NYTILSATTE**

Overing. Sigurd O. Olsen, Plan-avd.

Kontrolling. Christine Hauck, Anl. Fullm. Ann Katrin Pedersen, Adm.

Fullm. Merete Helgerud, Adm.

*Vi ønsker velkommen til oss.*

**SLUTTET:**

Overing. Patrick McGloin, Plan-avd.

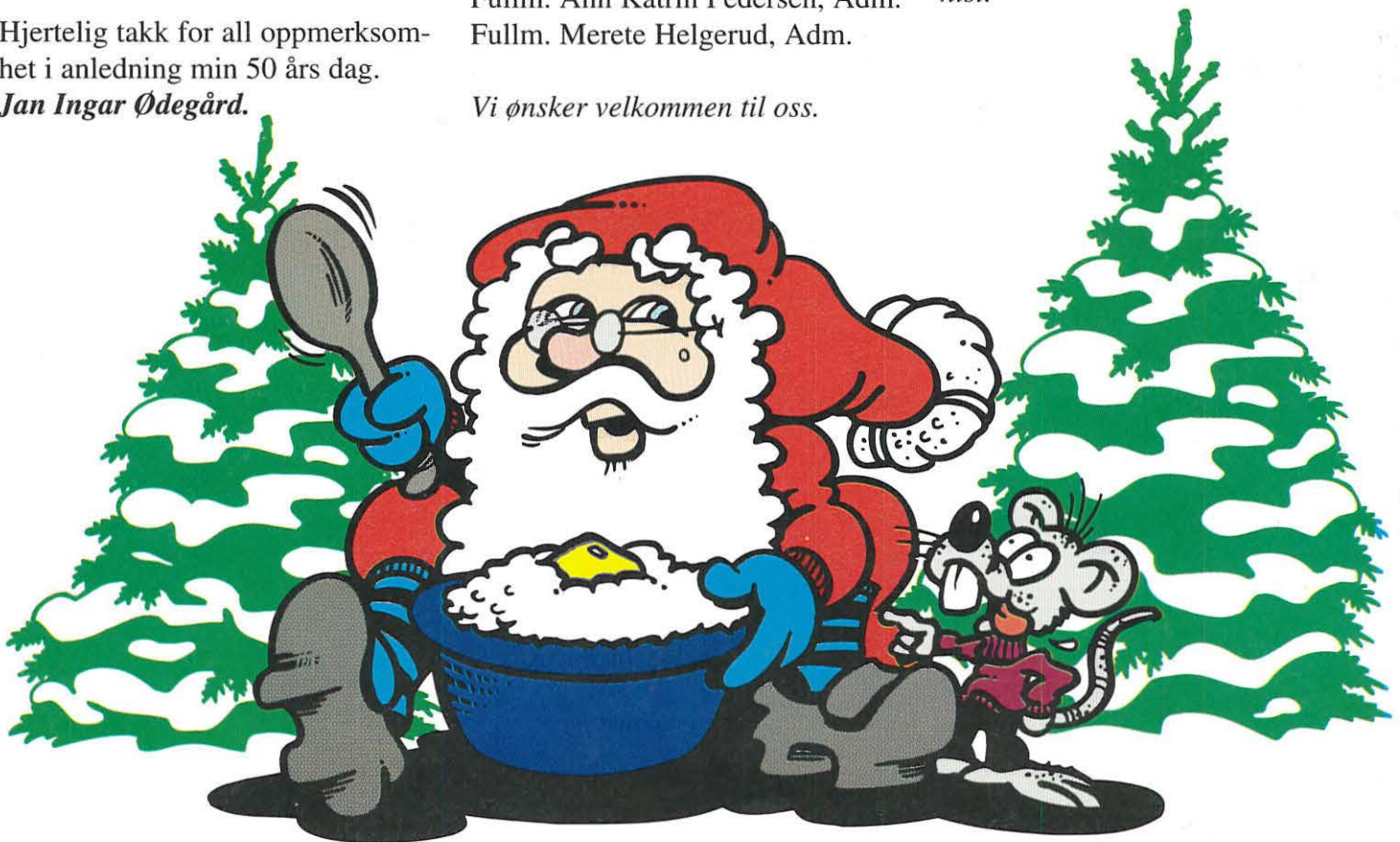
Avd. ing. Anette Werkland, Plan-avd.

*Vi takker for innsatsen og ønsker lykke til med nye oppgaver.*

**PENSJONERT:**

Sekretær Dagny Hellerud, Kongsberg vegstasjon

*Vi takker for innsatsen i vegvesenet, og ønsker lykke til som pensjonist.*



VI ØNSKER ALLE VÅRE LESERE EN RIKTIG GOD JUL OG ET  
GODT NYTT ÅR !

*Hilsen redaksjonen.*