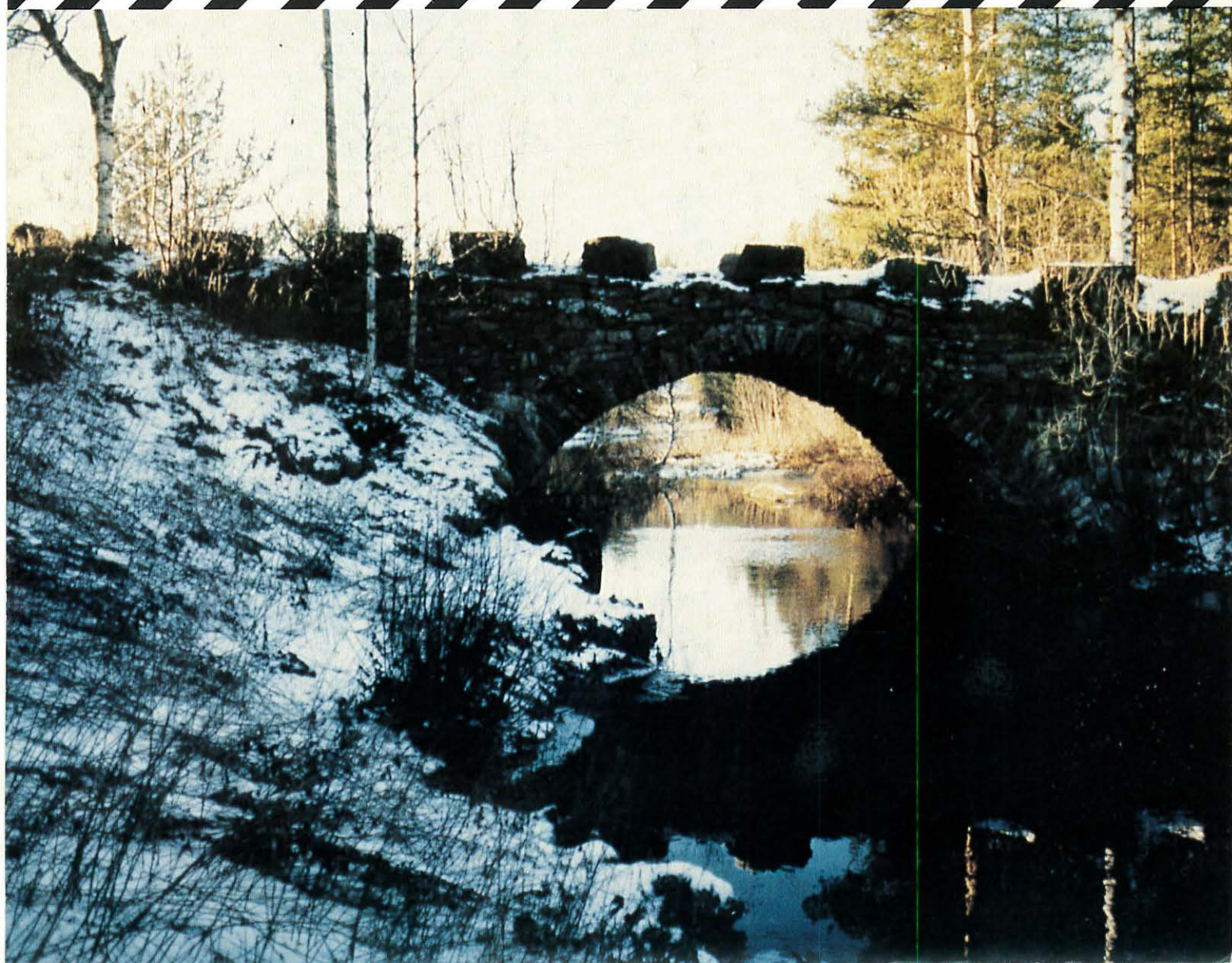




**Statens vegvesen**  
Buskerud

# Brobyggeren

**Nr. 4 - desember 1994 - 24. årgang**







## Av innholdet:

Det nye Vegvesenet

Side 3 - 19

Vegåpning i

Hvittingfoss

Side 11

Fjelltur til 2. 178

m.o.h.:

Side 20

Frisk pensjonisttur

Side 22

Hvordan tenker elgen?

Side 23

NAF i Finland og

Estland

Side 24

Hallingkasket 1994

Side 26

### Utgitt av:

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

### Redaktør:

Willy Bakken

### Journalist/layout:

Helge Hasselgård

### Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Oskar Gjestemoen  
Erik Lysenstøen

### Trykk:

Trykk-Service A/S

### Opplag:

1.400 eksemplarer  
Ettertrykk anbefales med  
kildeangivelse

### Forsidebilde:

Smedbrua.  
DnV skal ta vare på mye  
god tradisjon.

### Foto:

Willy Bakken

## Vegsjefen har ordet:

# Det nye Vegvesenet = et bedre Vegvesen

**H**ovedtrekkene i organiseringen av "Det nye Vegvesenet" er i løpet av sommeren og høsten klarlagt og gjort kjent for alle ansatte. Det gjenstår likevel et betydelig arbeide innen Vegvesenet i Buskerud med den lokale og detaljerte tilpassing av vår organisasjon til det vedtatte hovedmønsteret. Dette arbeidet går i flere etapper fram til mars neste år. En rekke arbeidsgrupper med folk fra ulike deler av virksomheten er i sving med dette og skal lage forslag til en mest mulig smidig og effektiv organisasjon. Den nye organisasjonen skal tre i kraft fra 1.juli neste år.

**V**ed Stortingets behandling av meldingen om Statens vegvesen fikk vegvesenet mye fin omtale. Det ligger sterk anerkjennelse av vegvesenets virksomhet i det at vi får beholde alle fagområder vi idag arbeider på og at Stortinget ønsker at vi opprettholder produksjonsvirksomhet i alle fylker. Den integrerte virksomhet vi idag har med planlegging, bygging og drift av vegene sammen med ansvaret for opplæring av bilførere og tilsynet med kjøretøyparken gir vegvesenet en så verdifull kompetanse og faglig slagkraft at Stortinget ikke ville endre på det. Stortinget stiller likevel krav om endringer. Det går særlig på den politiske styring av Vegvesenet og på bedre dokumentasjon av Vegvesenets effektivitet. Dette er det tatt vare på i den nye organisasjonen, blant annet gjennom å skille forvaltningsoppgaver og produksjonsvirksomheten. Det gjenstår å etablere enklere og bedre rapporteringssystemer for den etterspurte dokumentasjon.

**E**t gjennomgående trekk i den nye organiseringen er at fagområder og oppgaver som hører sammen er bedre samlet enn tidligere. Hensikten er naturligvis best mulig utnyttelse av kompetanse og kapasitet. Dette gjelder eksempelvis arbeidet med trafikksikkerhet som nå samles på den nye trafikkavdelingen (idag delt på tre avdelinger). Trafikkavdelingen vil også samle de nåværende drift/vedlikeholds- og biltilsynsfunksjonene og vil dermed ha hånd både om forholdene på vegen og trafikken som bruker den. For stasjonene ute i fylket betyr dette at biltilsynsstasjonene og vegstasjonene slås sammen til fire felles stasjoner i Buskerud.

Skillet mellom forvaltning og produksjon gjør at vi får en egen produksjonsavdeling som skal leve av de oppdrag den får å utføre. Utformingen av denne og rammebetingelsene den skal ha, er en spesielt viktig oppgave å finne gode løsninger på. Langt over halvparten av alle ansatte i vegvesenet vil ha sin arbeidsplass her.

Et annet hovedtrekk i «Det nye Vegvesenet» er korte ansvarslinjer, med direkte linjer Vegdirektør - vegsjef - avdelingsleder - uteleder/pro-

sjektleder. Organisasjonen skal også være lett kjennelig og tilgjengelig for våre mange samarbeidspartnere utenfor etaten, såvel offentlige etater og kommuner som organisasjoner, brukere og publikum.

**J**o visst blir det forandringer, kanskje de største forandringer Vegvesenet noen gang har gjort med sin organisering. Arbeidet med omorganiseringen har vært fulgt med stor oppmerksomhet og resultatene har vært møtt med velvilje og stor interesse blant de ansatte for å bidra positivt til innhold og utnyttelse av de muligheter som åpner seg. Og vi ser at det nå ligger godt til rette for at Det nye Vegvesenet også skal bli Et bedre Vegvesen.

**F**orandringer blir det også for de ansatte, og mest følbart for lederne. Avdelingsledere har fått brev om at stillingene deres opphører, og må i full konkurranse søke på stillinger i den nye organisasjonen. Den samme prosessen vil vi få for seksjonsledere og stasjonsledere. Det er en prosess som er ny i Vegvesenet og som kan være vanskelig for mange. Det er likevel slik at alle er sikre på å ha en jobb også etter 1. juli 1995 og at det vil være nok av interessante og givende jobber å kaste seg over i Det nye Vegvesenet. Og jeg er imponert over den sinnsro og positive holdning til etaten de viser som nå har denne usikkerheten innpå seg.

**I**mens går virksomheten sin normale gang, og året mot sin slutt. Neste år vil by på spennende utfordringer; det ser lovende ut for gjennomslag og klarsignal for prosjekter som lenge har vært på ørkenvandring, jeg nevner rv 11 og Bragernesløsningen fra Drammenspakken og Oslofjordforbindelsen mellom E-18 i Buskerud og E-6 i Akershus. På fylkesvegene ligger det an til at fylkestinget i desember vil trappe opp bevilgningen til driftsbudsjett og vedlikehold slik som forutsatt i fylkets langtidsbudsjett og dermed gi oss muligheter til et forsvarlig om enn meget nøkternt vedlikehold av fylkesvegene. Interessant vil det også bli å se hvordan EØS-kontrollene i biltilsynet vil komme ut, og endelig er det nå klart for bygging av ny kontorbygning på Kongsberg, som blir den første nye stasjon som bygges med Det nye Vegvesenet som ramme.

**J**eg takker alle medarbeidere i Vegvesenet i Buskerud for god innsats i året som er gått og ønsker dere, pensjonistene våre og familiene deres en god jul og et godt, nytt år!

Og vel møtt i Det nye Vegvesenet!

*Trygve Rognan*

Omorganiseringen nærmer seg:

# Hovedtrekkene på plass

Rammene for DnV ligger fast. Vegdirektørens forslag har gjennomgått drøftinger og forhandlinger med de ansattes organisasjoner. Nå er ballen spilt over til det enkelte vegkontor for endelig utforming av avdelingene. Og i SvB er arbeidet i full gang.

I oktober reiste vegsjef Trygve Rognan rundt i fylket og fortalte om hovedtrekkene for de nye avdelingene. Vegsjefen kan selv avgjøre mye av den interne organiseringen,

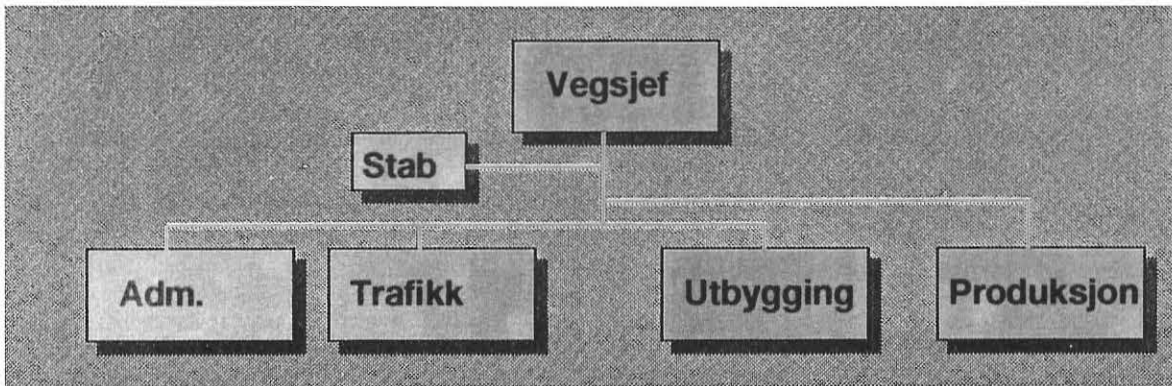
men rammene er altså fastlagt fra vegdirektørens side.

Det jobbes nå for fullt med to arbeidsprosesser: Organiseringen av avdelingene og ansettelse av avdelingsledere. Etter nyttår løper prosessen med innplassering av alle ansatte i organisasjonen. Dette arbeidet går sin gang, jfr. kalenderen nedenfor.

*På de følgende sidene skal vi presentere den nye organisasjonen nærmere, og se på hva som skal avgjøres i tida framover om avdelingenes endelige utforming.*



Presentasjon av  
**Det nye Vegvesenet:**  
Helge Hasselgård



Bemanningen i DnV:

## Hvor er jobben min?

Alle som finner igjen jobben sin i DnV har krav på å få beholde den. Det skal lages stillingsbeskrivelser for alle jobber i den nye organisasjonen. Men

Etter Tjenestemannsloven har alle tilsatte rett og plikt til å følge stillingen sin til en ny plass i organisasjonen. Derfor har vi rett og plikt til å fortsette i stillingene våre om de fortsetter i DnV. Ledelsen er forøvrig åpne for ønsker om andre stillinger i forbindelse med omorganiseringen. Men har en annen rettmessig krav på stillingen, må ønsket settes til side.

### Stillingsbeskrivelser

For å kunne avgjøre om vi har en stilling som fortsetter, lages det nå stillingsbeskrivelser for alle ansatte. De skal dokumentere hvilke arbeidsoppgaver vi gjør i dag. Som grunnlag for beskrivelsen brukes ressursregistreringsskjemaene vi fyller ut to ganger i måneden. Men ettersom denne registreringen ikke er gjort for et helt år, er det viktig at både leder og tilsatt går igjennom og om nødvendig korrigerer arbeidsinnhold og oppgaver slik at beskrivelsen blir så riktig som mulig. Det er personalseksjonen på vegkontoret som skal samle alle data i ressursregnskapet, før le-

innplasseringen skal ikke skje før organisasjonskartet er på plass i sin endelige form i mars.

dere med personalansvar skal ha samtaler med alle ansatte.

### Innplassering

De nye avdelingslederne skal være med på å lage en foreløpig bemanningsplan for deres avdelinger. Sammen med stillingsbeskrivelsene skal denne bemanningsplanen danne grunnlag for et forslag til innplassering. Dette arbeidet skal organisasjonene være med på, før ledelsen trefter den endelige beslutningen etter en samlet vurdering.

### Opplæring

Stillingsbeskrivelsene skal også brukes for å finne ut hva slags opplæring, eller kompetanseutvikling, som trengs i DnV. De som blir innplassert i nye stillinger, og de som jobber med arbeidsområder der det trengs ny kompetanse, vil kunne ha behov for opplæring.

### Arbeidsgrupper

For hver av avdelingene og staben er det nedsatt en arbeidsgruppe sammensatt av folk som jobber med de aktuelle arbeidsområdene i dag, og av representanter fra organisasjonene. De har lagt fram sine forslag til organiseringen av den enkelte avdeling. Disse spørsmålene har gruppene tatt for seg:

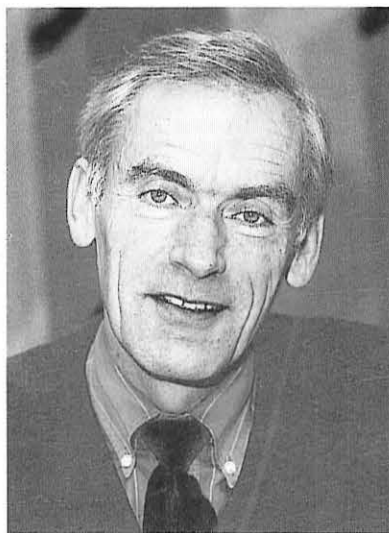
- Hvem skal være hvor?
  - Hva skal den enkelte avdeling gjøre?
  - Hvordan skal avdelingene samarbeide seg i mellom og utad?
  - Hvilke seksjoner skal avdelingene ha?
  - Hva er seksjonenes formål, oppgaver og bemanningsbehov?
- I presentasjonen av hver enkelt avdeling står det mer om gruppens forslag.



Prosjektleder Gerhard Hjelbak:

## - Forholdene ligger godt til rette

**- Vår nåværende organisasjon ble formet i 60-åra. Forholdet mellom Vegvesenet og samfunnet rundt oss har forandret seg mye siden den gang, og det skal vi ta høyde for i Det nye Vegvesenet. Men det er ingen som har sagt at vi gjør jobben vår dårlig som det er, sier Gerhard Hjelbak.**



Jeg ser ingen spesielle problemer for oss i SvB ved innføringen av Det nye Vegvesenet, sier assisterende veksjef Gerhard Hjelbak. Han er prosjektleder for Det nye Vegvesenet i Buskerud. - Prosessen er i rute og folk både i ledelsen og langt ut i systemet er positive til den nye organisasjonsmodellen. I vårt fylke ligger forholdene spesielt godt til rette for den nye modellen, i og med at vi har kommet så langt i samlokaliseringen av utestasjonene, mener han.

### Utfordringer

Som prosjektleder ser han lyst på gjennomføringen av omorganiseringen. Men han står likevel overfor store utfordringer. Det er ikke små forandringer som skal gjøres. Nye samarbeidsmønstre, nye ledere, ny avdelingstilhørighet og for noen også nye arbeidsoppgaver, kan føre til startproblemer både for den enkelte og for organisasjonen.

- Det er klart det er teoretisk mulig å få et effekt-tap dersom organisasjonen får problemer med å finne sin plass. Mye avhenger av de tilsatte - hvordan de aksepterer forandringene. Men med den positive grunnholdningen som hersker, tror jeg ikke problemene blir store, sier Hjelbak optimistisk.

- Men hvorfor må vi egentlig omorganiseres? Fungerer ikke Statens vegvesen godt som det er?

- Det er ingen som har sagt at vi gjør en dårlig jobb. Ikke politikerne og ikke vegdirektøren. Det foreligger ingen form for analyse som tilsier at en omorganisering strengt tatt er nødvendig. Men i og med Stortingets bestemmelse om å skille produksjon og myndighetsutøvelse i etaten, måtte det skje enkelte forandringer. Vegdirektøren benytter anledningen til å ta tak i hele organisasjonen - forlate den gamle funksjonsdelingen for å tilpasse Statens vegvesen bedre til dagens samfunn. For eksempel er trafiksikkerhet et område som har utviklet seg slik at det vil være en stor

fordel når det nå kan håndteres samlet i en ny trafikkavdeling.

### Gamle skillelinjer

- Vegdirektøren har lagt vekt på at gamle skillelinjer skal brytes ned for å samle kompetanseområdene i nye avdelingsenheter. Hva må gjøres for å få til det i praksis?

- Det viktigste blir at de enkelte fagområdene blir samlet under tre ledere som får ansvaret for å få det til å fungere som enheter for utbygging, trafikk og produksjon. Hvordan det vil fungere i praksis, vet vi ikke så mye om ennå.

- Kan vi forvente at slike skillelinjer som for eksempel mellom biltilsynsfolk og driftsfolk ute, skal forsvinne?

- Erfaringen våre er at Biltilsynet og driftsfolkene har levd greit sammen i et fornuftsektenskap - riktignok uten barn eller særlig intimitet, smiler Hjelbak. - Nå blir nok intimiteten litt større gjennom felles ledelse, felles sentralbord og kontortjenester, o.s.v. Men det vil fortsatt være to forskjellige virksomheter, og de får neppe samme uniform, tror Hjelbak.

### Forandringer ute og inne

- Hvem vil oppleve størst forskjell i hverdagen etter innføringen av DnV?

- Det er vel faktisk ledelsen som vil oppleve de største forskjellene. Men på grunn av de nye grensene mellom avdelingene, vil det på vegkontoret bli etablert mange nye miljøer. Svært mange må flytte til nye kontorer. På stasjonene blir det også helt nye forhold for lederne. Nå vil en byggherrerrepresentant og en leder for det utførende arbeidet bli sittende ved siden av hverandre, sier Hjelbak.

- De som berøres minst, er de som er i ute-driften. De blir alle samlet i én avdeling, men får stort sett de samme oppgavene som de har i dag.

- Men det er snakk om at vegarbeiderne må flytte mer på seg i framtida?

- Jeg tror ikke det vil bli noe stort problem her i fylket. Vi har jo allerede gjenger som flytter en del på seg i arbeidet med merking, knuseverk, bruer. Det kan nok utvikle seg noe mer i retning av denne måten å organisere arbeidet på, men vi trenger folk som bor i nærheten av de vegene de skal vedlikeholde.

- Det er altså ikke aktuelt å sende våre folk til Finnmark og Sogn til stadighet?

- Jeg har liten tro på det. Fylkene skal jo ha en viss egenproduksjon, og vi er rimelig selvforsynte. Det kan muligens bli noe arbeid på anlegg i andre fylker, men ikke i noe stort omfang.

- Selv om det er sagt klart i fra at ingen mister jobbene ved omorganiseringen, er det mange som er utrygge på framtida. Det blir stadig færre vegarbeidere. Kan folk være trygge på jobbene sine også



framover?

- Ingen skal sies opp nå, og jeg tror heller ikke at det vil forekomme oppsigelser i framtida. Men jeg vil ikke se bort fra at det på lengre sikt - ved naturlig avgang - kan bli færre stillinger i deler av organisasjonen. Utviklingen har vært preget av en sterk økning i arbeidet med planlegging og klargjøre prosjektene mens selve utførelsen er blitt meget mer effektiv. Det ville være naturstridig om ikke Vegvesenet som alle andre hadde effektivisert i tråd med den generelle samfunnsutviklingen.

## Må tjene penger

- *Hva om vi ikke klarer å dokumentere konkurransedyktighet i forhold til de private?*

- Utgangspunktet for at vi i det hele tatt skal ha en egen produksjon, er at politikerne har sagt seg enige i at Vegvesenet er et bedre forvaltningsorgan hvis vi har egen produksjon. Det gir oss nødvendig kompetanse som byggherre og kompetanse til å ta viktige oppgaver selv i kritiske situasjoner. Det er det som er utgangspunktet, presiserer Hjelbak.

- *Det dreier seg altså ikke bare om å tjene penger for en hver pris?*

- Nei, men det er satt en forutsetning, og det er at vi skal være konkurransedyktige. Når utbyggings- og trafikkavdelingene skal ta stilling til egen eller kjøpt entrepris, må det kunne godtgjøres at produksjonsavdelingens priser er gode, for at egenproduksjon skal kunne velges.

- *Hvor konkurransedyktige må vi være?*

- Generelt gjelder det grunnleggende forretningsprinsippet at produksjonsavdelingen må tjene mer penger enn den bruker. Men den skal ikke delta i anbuds konkurranser der den må vinne. Det er sagt mange ganger at produksjonsavdelingen ikke skal opptre som entreprenør. Vi skal dokumentere vår konkurransedyktighet i ettertid, og ikke fra prosjekt til prosjekt på forhånd, forklarer Hjelbak. - Dokumentasjonen og vurderingen av vår konkurransedyktighet må blant annet komme i forbindelse med revideringen av Vegplanen, i dialog med politikerne. Dette er litt komplisert, og det vil komme nærmere retningslinjer etterhvert.

## Ledelsen vil lytte

- *Til våren skal alle i etaten innplasseres på nytt i den nye organisasjonen, etter at det er registrert i detalj hva vi gjør og hvem vi er. I følge tjenestemannsloven har vi plikt til å ta den jobben vi blir tildelt. Kan folk føle seg trygge på å bli skikkelig behandlet i denne prosessen?*

- Den ansatte skal ikke bli betraktet som en vare som puttes inn her og dyttes ut der. Det skal lyttes til ønsker og hva den enkelte opplever som problematisk. Jeg tar gjerne i mot folk som har store og små spørsmål og problemer i denne forbindelse. Det gjør også vegsjefen og administrasjonssjefen. Det kan være ting det er vanskelig å ta opp med sin nærmeste overordnede, derfor ser vi det som svært viktig å være

tilgjengelige for alle, sier Hjelbak.

- *Får stasjonene flere besøk fra ledelsen med informasjon om utviklingen?*

- Når vegsjefen har fått den endelige organisasjonen godtkjent av vegdirektøren i februar/mars, kan det bli aktuelt med et nytt besøk ute, sier Hjelbak.

## Nye arbeidsoppgaver

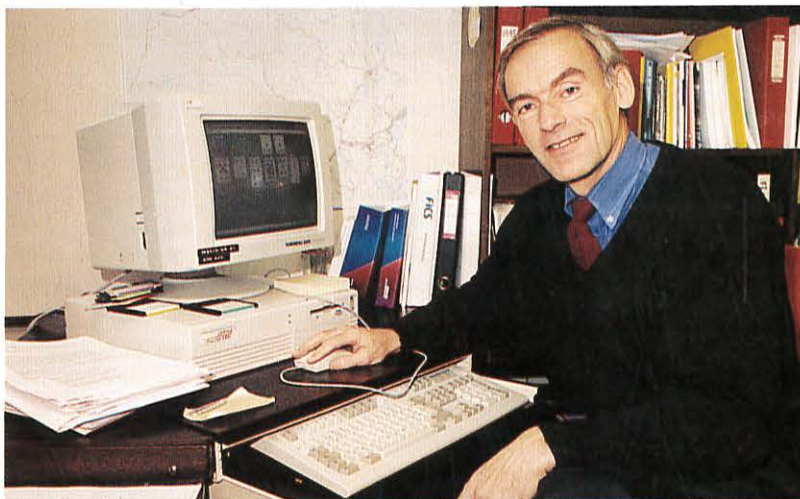
- *Du har selv mottatt brev om at stillingen din har falt bort, og du er sendt ut i konkurransen om de nyopprettede stillingene. Hvordan oppleves det?*

- Jeg har jobbet lenge i denne organisasjonen, og jeg synes vi har fått den til å fungere bra. Derfor er det med en slags sorg jeg legger det gamle bak meg. Det var et svært kjølig brev vi mottok med beskjed om at stillingene vår var falt bort. En del kunne nok vært gjort annerledes i forhold til de lederne som mister stillingene sine. Men når en kjenner systemet, forstår en jo bakgrunnen for det som skjer. Det viktigste er selvfølgelig at vi har en sikkerhet for å få ny jobb. Og det ser ut til å bli en interessant organisasjon å jobbe i, sier Hjelbak optimistisk. - Det gir i hvert fall en kjærkommen anledning til å få noen nye arbeidsoppgaver, legger han til med et smil.

- *Hva blir de største utfordringene for prosjektlederen i tida framover mot Det nye Vegvesenet?*

- Ingenting tyder på at vi får vesentlige problemer. Vegdirektoratet holder svært fast på den oppsatte timeplanen, og vegkontoret skal klare å følge opp. Det som blir vanskelig, er å legge kabalene med organiseringen av avdelingene. Arbeidsgruppene skal legge fram sine innstillinger innen 1. desember, og så skal innstillingene bearbeides i et fellesmøte før jul. Så blir det opp til vegsjefen, i samråd med de nyansatte avdelingslederne, å ta endelig stilling til detaljene på nyåret, avslutter Hjelbak.

Blant detaljene som vil være på plass allerede før jul, er hvor i den nye organisasjonen vi vil finne vår nåværende assisterende vegsjef. Men prosjektleder for innføringen av Det nye Vegvesenet i SvB vil han være helt fram til mål, 1.juli 1995. Og det er jo først da det egentlig begynner...



**Gerhard Hjelbak skal ha flere kabaler til å gå opp før Det nye Vegvesenet er på plass.**

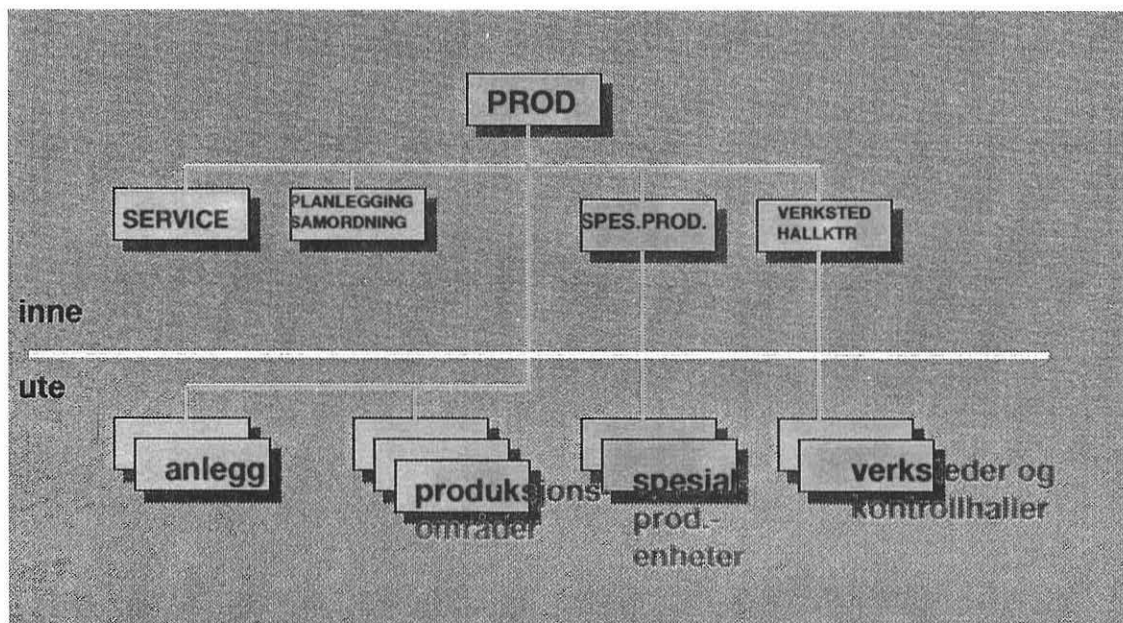




## Den nye produksjonsavdelingen:

# Konkurransedyktig produksjon

Den nye produksjonsavdelingen skal bidra til reduserte bygge- og driftskostnader i vegsektoren. Gjennom en effektiv og konkurransedyktig produksjon vil Vegvesenet selv kunne utføre arbeid som hittil har vært forbeholdt entrepenører. Avdelingen skal gi en bedre utnyttelse av personell og maskiner ved å kunne bruke dem over større områder, også på tvers av fylkesgrensene. Men det dreier seg ikke bare om konkurranse og effektivitet.



Stortinget har bestemt at alle produksjonsoppgaver i Statens vegvesen skal være plassert i en egen avdeling. Det har derfor ikke vært vanskelig å plassere arbeidsoppgavene i det nye produksjonsavdelingen - med ett unntak. Spørsmålet om hallkontrollene skal legges til produksjonsavdelingen er sendt til departementet for en avgjørelse.

Vegdirektoratet har ansvar for å sikre best mulig utnyttelse av ressursene på tvers av fylkesgrensene. Derfor må fylkenes produksjonsavdelinger være så likt organisert som mulig, og vår vegsjef har mindre frihet til å utforme denne enn de andre avdelingene etter forholdene i SvB.

*Dette er avdelingens ansvar:*

- Anleggsproduksjon
- Vedlikeholdsproduksjon
- Maskindrift
- Materialadministrasjon og innkjøp
- Verksteddrift
- Grunnboringer

Avdelingen skal produsere på oppdrag fra myndighetsavdelingene. Myndighetsdelen planlegger og prosjekterer, velger driftsform, utarbeider kontraktsforslag, styrer og følger opp produksjonen. Produksjonsavdelingen har ansvaret for arbeidsledelse, styrer både egne og innleide ressurser, og tar seg av innkjøp og materialadministrasjon.

## Konkurranse og effektivitet

I rammene for DnV heter det:

«Produksjonsavdelingen må kunne virke som et

korrektiv i markedet når dette er preget av mangelfull konkurranse, og dessuten gjøre Vegvesenet uavhengig av private entrepenører i beredskapssituasjoner. Avdelingen skal være kostnadseffektiv og kunne dokumentere sin konkurranseevne.» Det er altså ikke bare snakk om konkurranse og effektivitet. Produksjonsavdelingen skal ikke være en entrepenøravdeling. For at Vegvesenet skal kunne være uavhengig av private i kritiske situasjoner, må etaten ha høy kompetanse på produksjonsiden. Dermed kan vi ikke konkurrere og effektivisere på bekostning av vår egen kompetanse. Det samme gjelder rollen som markeds-korrektiv: Avdelingen kan ikke være et reelt markeds-korrektiv om den stripes for folk og oppgaver av et visst omfang.

## Organisering

Produksjonsavdelingen skal ha fire seksjoner: En seksjon for service og en for planlegging/samordning. Spesielle produksjonsoppgaver som tunnel, bru, dekke, osv., organiseres i spesialproduksjonsenheter tilknyttet en tredje seksjon. Verkstedene (og kanskje hallkontrollene) utgjør en egen seksjon. Ute blir større anleggsoppgaver egne enheter, og vedlikehold og mindre anleggsproduksjon organiseres i egne produksjonsområder som rapporterer direkte til produksjons-sjefen.

## Arbeidsgruppa

Arbeidsgruppa for produksjonsavdelingen hadde ikke kommet til enighet om sine forslag i det Brobyggen går i trykken.

### Søkere på stillingen som produksjons-sjef:

- Tore Braaten, fung. anleggssjef, SvB
- Gerhard Hjelbak, ass. vegsjef, SvB
- Finn Skontorp Johnsen, maskinsjef, Vestfold
- Hans Ruistuen, sjefing., SvB
- Helge Aalefjær, overing., SvB



## Tiltak mot trailervelt



I denne svingen, på riksveg 7 ved Krødern, har det vært tre trailervelt i sommer. Her legger laget til Bjørn Melbye opp en dosering som på det meste hever vegbanen 22 cm. Det burde være tilstrekkelig for de fleste.

Så får vi håpe at de tunge klarer svingen heretter!

## Stor rift om lederstillingene: 266 søknader til 57 stillinger

En oversikt fra Vegavisa, Vegdirektoratets elektroniske avis, viser at det tilsammen er sendt inn 266 søknader på de 57 utlyste lederstillingene i Det nye Vegvesenet. Men det er få kvinner blant dem: Bare åtte kvinner som tilsammen har søkt 15 stillinger.

De fleste har søkt bare i sitt eget fylke. Det er ingen fylker som peker seg ut som spesielt populære for folk utenfra, men de fleste som har søkt stillinger i andre fylker har holdt seg til østlandsregionen.

Trafikkavdelingene er de mest populære (103 søknader), tett fulgt av utbygging (97 søknader), mens produksjonsavdelingene fikk færrest søkere (66).

Vegdirektøren vil ikke kommentere

søkerlistene ennå, bortsett fra at han hadde ønsket seg flere kvinnelige søkere. Dessuten stiller han seg undrende til at færre har søkt seg til produksjon enn til de andre avdelingene.

### Buskerud

Statens vegvesen Buskerud fikk 17 søknader fra 11 søkere, hvorav fire utenfra. Bare en av dem er en kvinne. To søkere fra Buskerud har søkt stillinger utenfor fylket:

Overing. Sigurd O. Olsen har søkt trafikkjefstillingen i Oslo, og plansjef Svein Olav Thorvik har søkt stillingen som trafikkdirektør i Vegdirektoratet.

Se forøvrig lister over søkerne til stillingene i Buskerud ved presentasjonen av den enkelte avdeling i dette nummeret av Brobyggeren.

Innstillingene skal være klare 5. desember, og ansettelsene være klare 15. desember.

## OKTAN:

## EU, bruer, mynter, jul og annet nytt

Når dette leses er EU-valget over. Uansett resultatet: Statens vegvesen har vært helt nøytralt. Vi har hatt «Nei til EU», «Ja til EU», «Fra Nei til Ja», «SME», «Tvilere FOR» og «Tvilere MOT», osv. Såvidt vi vet er Statens vegvesen den eneste som konsekvent har sagt NEI til såvel JA som NEI og det til og med uten å tvile.

Særlig i tvil var de heller ikke de vegfantene som en travel fredag ettermiddag stengte selveste Holmenbrua etter at Holmen med kolleger i flere dager hadde sittet og passet på at ingen med mer enn to tonn pr. aksel våget seg over. Men det var visst noen som våget allikevel. Virkningen av 2-tonnskiltene var forbløffende. De lureste svingte heldigvis en annen veg - men de friskeste stanset opp og tok skikkelig øyemål av brua før de la bilen bestemt i gear og satset friskt - til og med uten fallskjerm! «Bro, bro, trille, søyla den var ille...». Denne gangen havnet heldigvis ikke våghalsene i «den sorte gryte». De som så disse opptrinnene har ingen tro på at de «uheldige» ikke «så» skiltene. Den beste karakteristikken til nå synes å være: «Dom kjørte med aua i lomma!»

Så nærmer det NYE seg med ekspressfart. Fra funksjonsdelt organisasjon befinner etaten seg nå i en slags form for gruppe-terapi. Og det går stadig fortere rundt. En gjeng som hadde meldt seg på grunnkurs i regneark forleden startet allerede i første time med videregående tekstbehandling.

Samtidig som ploger og saltkverner hales fram fra gjemmene, går nybyggerne våre i vinterdvale og Norges Bank lanserer 20-kronersmynten. Tør vi våge å gjette på når bomfantene våre oppdager den?

God jul, godt nytt år og til lykke med Det nye Vegvesenet!



For få vegarbeidere i SvB, mener Rolf Sandberg. Men:

## - DnV kan snu trenden

- Det nye Vegvesenet er bra for vegarbeiderne og Statens vegvesen Buskerud som helhet. Vi kan se med forventning på utviklingen framover.

Særlig i drifta er det kompetanse som nå kan komme bedre til nytte - folk med fagbrev kan mer enn å vaske refleksbrikker!

Rolf Sandberg, hoveditillitsmann for NAF, har mange godord om DnV. Han ser da også på NAF som en av foreldrene til babyen. Men han advarer mot den lave bemanningen på vegarbeidersida i SvB.



- DnV er beviset på at det nytter å engasjere seg i fagforeningsarbeid for å påvirke utviklingen på arbeidsplassen, mener Sandberg. - DnV er resultatet av godt samarbeid mellom fagforeningene og etaten overfor myndighetene Stortinget. Sammen kjempet vi for og fikk igjennom mindretallsinnstillingen i Hollerutvalgets tilråding.

- Hva er det beste med omorganiseringen, slik du ser det?

- Jeg ser svært positivt på utformingen av den nye produksjonsavdelingen. Nå er alle vegarbeiderne samlet i en avdeling. Nå kan ingen problemer dyttes over på kollegaer i en annen avdeling. Nå er både problemer og løsninger felles!

- Jeg ser svært positivt på utformingen av den nye produksjonsavdelingen. Nå er alle vegarbeiderne samlet i en avdeling. Nå kan ingen problemer dyttes over på kollegaer i en annen avdeling. Nå er både problemer og løsninger felles!

### Vi er konkurransedyktige

- De siste åra har det blitt stadig færre vegarbeidere. Er DnV nærmest en mulighet til å berge stumpene?

- Ja. I dag går 80% av omsetningen til private aktører. På mange anlegg er de gule bare servicefolk, de tunge anleggsoppgavene har de private. I DnV får vi sjansen til å vise hvor gode vi er. Dermed kan utviklingen med stadig større oppgaver til de private stanses. På det utførende ledd er det gammel tradisjon at det er statsansatte vegarbeidere som gjør jobben. Det er krenkende at enkelte vil fjerne dem. Jeg vil gjerne se reine gule gjenger, slik at vi kan få dokumentert vår egen innsats. Det kan riktignok bli vanskelig å finne

objektive sammenligningsgrunnlag ettersom vi ikke skal legge inn anbud. Men jeg er ikke redd for hva dokumentasjonen vil vise. Jeg er helt overbevist om at vi er konkurransedyktige. Fordi - hadde folka våre jobba privat, så hadde entreprenørene blitt konkurransedyktige på timen, sier Sandberg med overbevisning.

- Vi er altså gode nok, men har vi kapasitet og ressurser til å konkurrere med private aktører som kan bevege seg på grensen av det tillatte etter arbeidsmiljøloven og HMS-kravene?

- Arbeidsmiljøloven og HMS-kravene gjelder for alle, selv om det kan være vanskelig å håndheve dem på en anleggsplass. Og det er mange myter om billig privat drift - flere myter enn fakta. Dessuten trenger landets største byggherre den kompetansen det gir å ha egen produksjon. Det er ikke bare konkurransedyktighet målt i kroner og øre det dreier seg om. Samfunnsnyttan er en faktor som vil virke positivt for engendrifta.

### For få vegarbeidere

- Du er svært positiv til DnV - ser du ingen betenkeligheter i utviklinga?

- Jo, jeg er sant og si litt bekymra for utviklingen i Buskerud. Det er for få folk på vegarbeidersida her, og gjennomsnittsalderen begynner å bli noe høy. Vi i NAF har mange ganger tatt opp at vi bør ansette flere folk. Vi må ta inn ungdom i lærlingeordninger og ansette dem etterpå. Vi har 5% av vegnettet i landet, og ut fra det skulle vi hatt ca 40 ansatte til. Særlig på anleggsavdelingen er det alt for få. Hvis ikke noen stikker fingeren i bakken og ser dette nå, vil andre fylker komme og ta anleggsoppgaver i Buskerud. De vil komme med egen ledelse, mannskaper og maskiner. Leder- og planleggingssida i Buskerud er høyest bemanna i landet, mens vegarbeiderbemanningen ikke er fulgt opp. Det kan bli skjevnesvangert ved overgangen til Det nye Vegvesenet, sier Sandberg advarende.

### Stoler på omsorgsholdning

- Hva tror du i første omgang vil bli den største forandringen for dine medlemmer i Det nye Vegvesenet?

- Forandringene blir ikke store. Vegene er der de er og oppgavene vil stort sett være de samme. Men mange må nok regne med å være mer flyttbare. Jeg håper riktignok at de som er noe eldre kan slippe å reise så mye. Mitt håp er en fast gjeng på langtidsleie fast plassert. For det er ikke bare å rive en person løs fra en arbeidsplass der han har vært i 20 år. Men jeg stoler på at ledelsen har en omsorgsholdning. Jeg tror de bruker hue og ikke bare regnestaven, sier Sandberg med en blanding av forhåpning og formaning.



## Hvor havner oppgavene?

Som kjent er det organisasjonen, ikke oppgavene som skal endres. Men fagområder skal føres sammen, og folk skal til dels samarbeide med andre enn de gjør i dag. Foreløpig vet vi ikke sikkert hvem som skal arbeide hvor, og flere detaljer i organisasjonskartet er ikke på plass enda. Men vi kan grovt skissere hvor oppgavene på dagens avdelinger havner:

### Planavd.:

Det meste av planavdelingens oppgaver går til utbyggingsavdelingen. Noen overordnede oppgaver går til staben. Trafikkanalyser og trafikkplanlegging går til trafikkavdelingen.

### Anleggsavd.:

All vegproduksjon går til produksjonsavdelingen. Byggeledelse, anbud/kontrakter og byggeplanlegging går til utbyggingsavdelingen.

### Driftsavd.:

All vedlikeholdsproduk-

sjon går til produksjonsavdelingen, mens det strukturelle vedlikeholdet går til utbyggingsavdelingen. Resten av oppgavene går til trafikkavdelingen.

### Maskinavd.:

De fleste oppgavene går til produksjonsavdelingen, men det er trafikkavdelingen som skal ha ansvaret for driftsbygninger.

### TK-avd.:

Hallkontrollene skal til produksjonsavdelingen, og resten går til trafikk

avdelingen.

### Adm.avd.:

Det er ikke avklart hvilke funksjoner som skal overføres til stab. Det er diskusjoner omkring plasseringen informasjon og HMS, men de fleste oppgavene blir der de er. Innkjøp blir et nytt ansvarsområde for avdelingen.

### Eiendom og lab.:

Begge går som støttefunksjoner til utbyggingsavdelingen, men grunnboringer legges til produksjonsavdelingen.

## Hva mener fagforeningene?

Vi har tatt en rask rundspørring blant de mange fagforeningsrepresentanene i SvB om samarbeidet med ledelsen, vegdirektørens rammer og prosessen videre. Stort sett er foreningene godt fornøyd - både med prosessen og med Det nye Vegvesenet som sådan.

### Karin Grislingås, ELF:

- Ledelsen har hatt et ryddig forhold til vår organisasjon så langt. Vi har blitt hørt når det har vært noe.

Tegnerne holdt på å bli «glemt», og vi er fortsatt usikre på hva som skjer med dem.

Nå framover vil vi passe på at medlemmene blir fornøyde der de havner.

### Truls Oppen, NIF:

- Det er mye flott i planene for DnV. Prosessen så langt har vært ryddig.

Vi har imidlertid etterlyst en seniorpolitikk, uten å få noe konkret ennå. Vi er opptatt av hva som skjer med de lederne som ikke får tilsvarende stillinger i den nye organisasjonen.

### Cato Solberg, NITO:

- NITO har akseptert de føringene vegdirektøren har gitt. Det var nødvendig å gjøre noe nå.

Vi var uenige i at grunnboring ble lagt til produksjonsavdelingen, og dermed splittet fra resten laboratoriet som går til utbyggingsavdelingen.

Nå må vi følge med og se til at medlemmene får den behandling de har krav på i innplasseringsprosessen. Men jeg har tro på at det kommer til å gå bra.

### Rolf Bøe

### Larsen, NTL:

- Vegdirektørens rammer ser umiddelbart bra ut. Vi tror ikke det vil skje noen oppsigelser, men vil følge godt med på utviklingen.

## DnV kalenderen

### 1. desember:

Arbeidsgruppene legger fram sin innstilling.

### 5. desember:

Vegsjefens innstilling av nye avdelingsledere skal være klar.

### 15. desember:

Avdelingslederne ansettes av det sentrale innstillingsrådet i Vegdirektoratet

### 1. januar:

De nye avdelingslederne skal være på plass.

### 1. februar:

Alle stillingsbeskrivelsene skal være klare.

### Medio februar:

Vegsjefens forslag til nyorganisering av SvB drøftes med organisasjonene og sendes Vegdirektøren for godkjenning.

### 20. februar:

Vegdirektoratet skal ha godkjent organiseringen av SvB.

### 1. mars:

Foreløpig bemanningsplan med arbeidsoppgaver, årsverk og kompetansebehov skal være klar.

Seksjonsledere skal være tilsatt.

### 15. mars (senest):

Melding til den enkelte om forslag til innplassering i DnV.

### April:

Plan for plassering av de nye avdelingene i kontorlokalene

### Mai:

Regler for overgang til ny organisasjon utarbeides

### 1. juni:

Endelig personalplan med stillinger og navn skal være klar

### Juni:

Flytting på vegkontoret

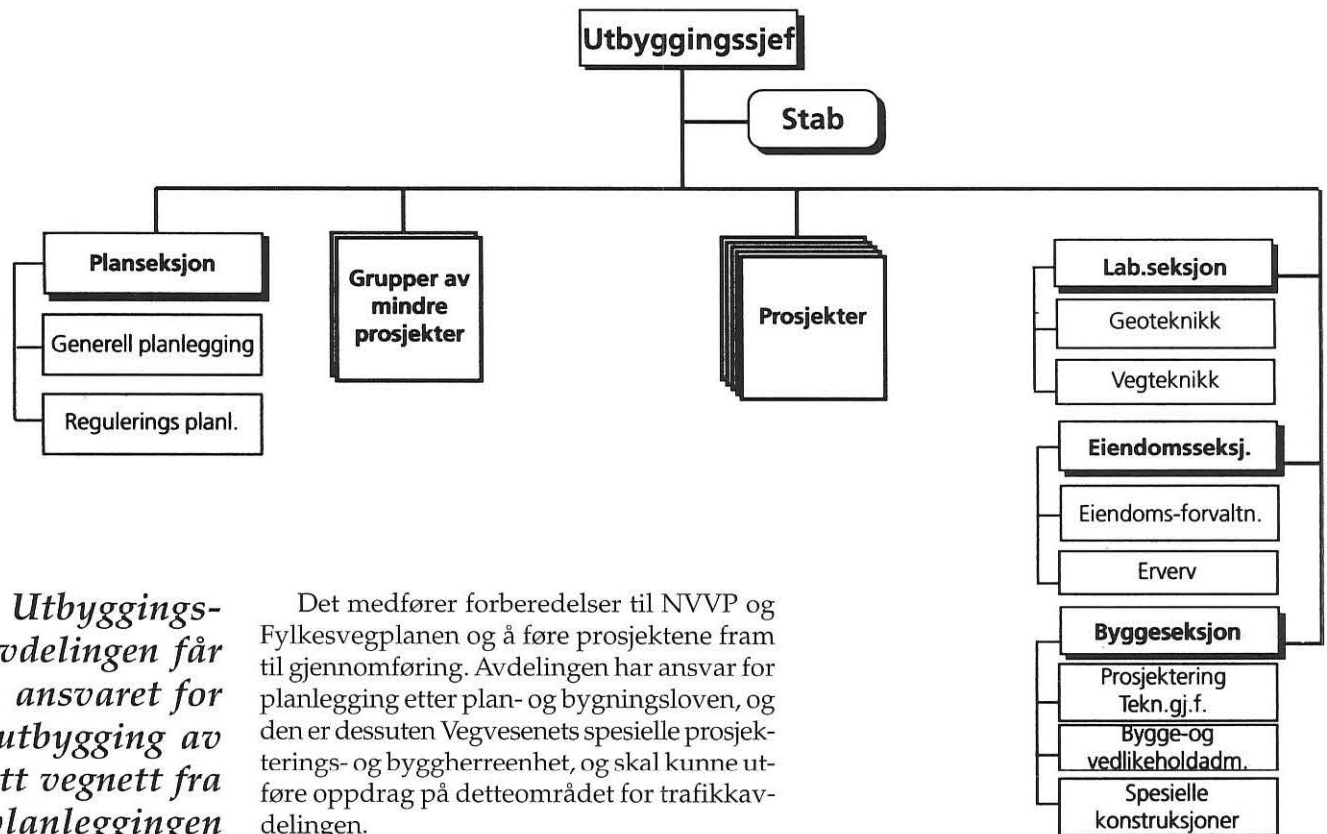
### 1. juli:

Det nye Vegvesenet i Buskerud trer i funksjon



Utbyggingsavdelingen fører prosjektene helt fram:

# Fra plan til veg i en avdeling



*Utbyggingsavdelingen får ansvaret for utbygging av nytt vegnett fra planleggingen starter til vegen står ferdig. Dermed blir prosjektene og det totale ansvaret for hele prosessen samlet i en avdeling.*

Det medfører forberedelser til NVVP og Fylkesvegplanen og å føre prosjektene fram til gjennomføring. Avdelingen har ansvar for planlegging etter plan- og bygningsloven, og den er dessuten Vegvesenets spesielle prosjekterings- og byggherreenhet, og skal kunne utføre oppdrag på detteområdet for trafikkavdelingen.

Laboratorium og eiendomsseksjonen er plassert i denne avdelingen, og skal ha støttefunksjoner overfor prosjektene. Det er dermed lagt opp til at det på vegkontoret blir enheter med støttefunksjoner, ansvar for spesielle konstruksjoner, byggherreansvar og ansvar for generell planlegging, mens større prosjekter og grupper av mindre prosjekter ute rapporterer direkte til utbyggingsssjefen.

## Alternativ skisse

I arbeidsgruppa for utbyggingsavdelingen ser man imidlertid problemer med vegdirektørens prosjektorganisering av avdelingen. Det må finnes fram til gode løsninger på forholdet mellom utbyggingsssjefen og de

mange prosjektene. Man er bekymret for at styrbarheten av avdelingen og og prosjektflyten skal bli for tung.

I tillegg til en utredning av mulighetene ut fra vegdirektørens rammer, legger derfor arbeidsgruppa fram en alternativ skisse som bygger på en mer tradisjonell seksjonsinndeling av avdelingen.

Her gjengir vi imidlertid grunntrekkene i gruppas utredning av vegdirektørens rammer.

Den alternative skissen var ikke klar ennå i det Brobyggeren gikk i trykken.

**Søkere på stillingen som utbyggingsssjef:**

- Helge Aaleffjær, overing. i SvB
- Tore Braaten, fung. anleggsjef i SvB
- Svein Olav Thorvik, plansjef i SvB

## Nye håndbøker

### 111 Vedlikeholdsstandard '94

Håndboken er i lommeformat, og inneholder standarder (retningslinjer) for vedlikehold av riksveger og minimum prosesskode. 80 sider.

### 157 Fergestatistikk '93

Fergestatistikken er utarbeidet på grunnlag av trafikkoppgaver fergeselskapene hver måned sender Vegdirektoratet via vegkontorene. Årlig utgave. 221 sider.

### 080 Vegtrafikkloven, 2. utgave

Håndboken inneholder vegtrafikkloven med fortolkninger, praksis m.v. Den er ajourført pr 15. juni 1994. 184 sider.



Vegåpning på Hvittingfoss:

## Ny rv 40 ferdig før tiden og innen budsjettet

Det var folkefest på Hvittingfoss da den nye parsellen av rv 40 ble åpnet 21. oktober. Den nye vegen leder gjennomgangstrafikken utenom

Av Helge Hasselgård

Skolebarn med flagg og mange av lokalbefolkningen kom marsjerende med skolekorpset i spissen til



Folkefest for full musikk

åpningssermonien. Pressen var også rikelig representert. Vegvesenets folk delte ut varme pølser og solbærtoddy til blide, men frosne tilskuere. Det var en svært fornøyd fylkesordfører Per Ulriksen som kunne skjære over snora etter at skolekorpset og leikarring hadde opptrådt.

Den nye riksvegen avlaster Hvittingfoss sentrum for gjennomgangstrafikken. Dessuten slipper trafikantene heretter å måtte ta seg fram på et parti med både svært dårlig standard og bæreevne.

Vegsjef Trygve Rognan uttrykte glede over at man hadde funnet en god løsning på et vanskelig trasevalg. Han understreket også at denne åpningen var avslutningen av ombyggingsarbeidet på rv 40, slik at standarden på den indre

ruta mellom Skien og Oslo er vesentlig hevet.

### Alt som planlagt

Det nye veganlegget kom på ca 60 mill. kroner - det samme som var planlagt.

Åpningen var opprinnelig bestemt skulle skje i november måned, men arbeidet var altså ferdig nesten en måned tidligere.

Arbeidet med den nye vegen startet i august 1992. Parsellen som er 3,2 km lang, strekker seg fra Vestfold grense til ny rundkjøring i det gamle krysset mellom rv 32 og rv 40 i Hvittingfoss sentrum. Dener bygget etter vegklasse H 1, med vegbredde 7,5 meter og største tillatte hastighet 80 km/t.

### Flott veganlegg

I sentrumsområdet og langs vegen mot Gulli bru, er det plantet trær og busker for til sammen 400.000.- kroner. De myke trafikantene har fått 800 meter med ny gang- og sykkelveg å ferdes på. I nyanlegget inngår også to overgangsbuer som er henholdsvis 48 og 46 meter lange.

I tilknytning til vegomleggingen, er det bygget ny vegforbindelse syd for Fossfeltet.

Denne knytter eksisterende rv 40 til den nye vegen og blir en ny del av fylkesveg 81. I tillegg er det også byg-

sentrum, og en ny rundkjøring i riksvegkrysset og nye gangveier har gitt et adskillig sikrere trafikkmiljø i Hvittingfoss.



Fylkesordfører Per Ulriksen kutter snora, assistert av ordfører Inger Sofie Johansen, vegsjef Trygve Rognan, og fylkesmann Leif Haraldseth.

get 1 km med nye skogsbilveger i området.

Det er gravd ut ca 240.000 m<sup>3</sup> leire og av dette er snaut halvparten brukt i vegfyllinger.

Det er Statens vegvesen Buskerud selv som har stått for utbyggingen. Deler av arbeidet har vært satt bort på entrepriser. På det meste har antall sys-

selsatte vært på 35 personer. Av disse har 10 vært fast eller midlertidig ansatt i etaten. Under anleggsdriften har det ikke skjedd ulykker med personskader. Anleggs- og transportmaskiner er i alt vesentlig leid inn fra det private marked. Av eget utstyr er det benyttet en veghøvel og en vegvals.

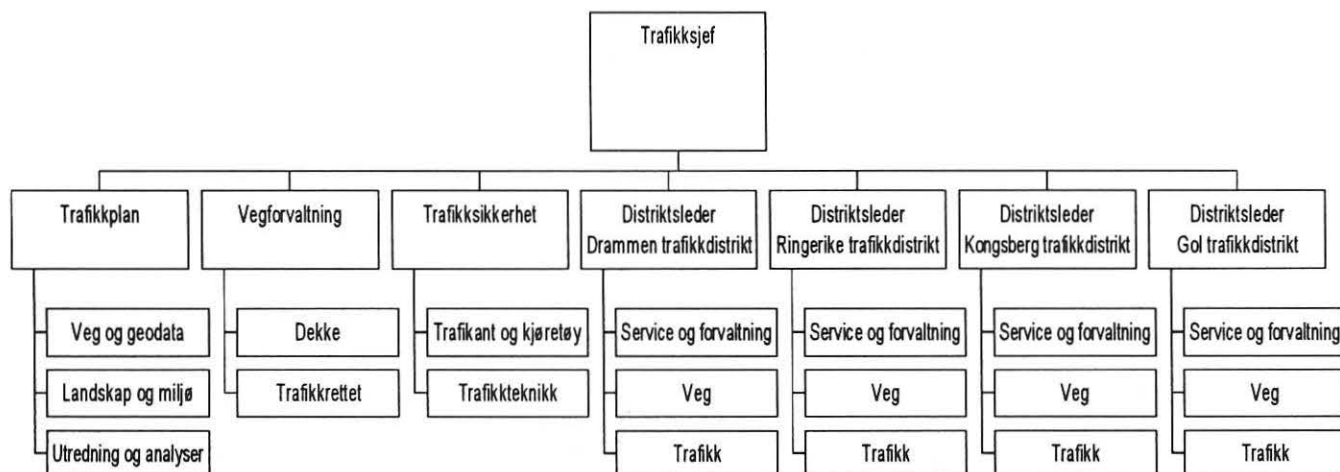


Pølseballetten klar til innsats for frosne sjeler



Hele trafikkområdet samlet i en avdeling:

# Gamle skillelinjer står for fall



**Det nye Vegvesenet**

Både ute og inne er det klart for små revolusjoner når den nye trafikkavdelingen er på beina. På stasjonene og på vegkontoret samles folk fra trafikant- og kjøretøyavdelingen, planavdelingen, maskinavdelingen og driftsavdelingen, slik at all trafikkompetanse samles i en avdeling. Dermed blir ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet rettet mot vegnettet og mot trafikantene ført sammen.

Biltilsynet vil ikke lenger være en egen enhet i DnV. Hvilke praktiske konsekvenser det får for dem, diskuteres stadig. Biltilsynsstationer og vegstasjoner skal smeltes sammen. Det betyr at stasjonene skal samles i ett bygg og under én leder. De nåværende stasjonssjef og vegmestere erstattes av en distriktsleder med ansvar for alle trafikkavdelingens oppgaver lokalt.

I Buskerud er de fleste stasjonene samlet - Ringerike og Lierstranda har felles stasjoner, Kongsberg får det snart og samlokalisering planlegges også på Gol. Omorganiseringen betyr altså ingen større flytteoperasjoner ute. Arbeidsoppgavene vil for de fleste ute være de samme, men mange vil få ny avdelingstilknytning og nye sjefer.

De gamle skillelinjene skal bort for å skape bredere samarbeid mellom folk som faktisk har oppgaver innen samme område. Slikt krever samarbeidsvilje!

## Søkere på stillingen som trafikksjef:

- Tore Braaten, fung. anleggssjef, Buskerud
- Steinar Eriksen, økonomidirektør, Vegdir.
- Lillian Fjerdingen, biltilsynssjef, Akershus
- Gerhard Hjelbak, ass. vegsjef, Buskerud
- Brigit Hope, driftssjef, Buskerud
- Sigurd Olsen, overingeniør, Buskerud
- Svein Olav Thorvik, plansjef, Buskerud
- Ole Witsø, prosjektleder, Vegdirektoratet
- Helge Aalefjær, overingeniør, Buskerud

Vegdirektøren har foreslått å organisere trafikkdistriktene slik at ansvaret for kjøretøyene, ansvaret for trafikken de beveger seg i og ansvaret for vegen trafikken beveger seg på fordeles på hver sin enhet. I tillegg får de en felles kontorenhet.

Arbeidsgruppa for trafikkavdelingen har imidlertid i sin innstilling gått inn for å slå sammen kjøretøy- og trafikkenheten. De vil også legge flere oppgaver på kontorenheten og kaller den en sevice- og forvaltningsenhet.

Årsaken til at de ønsker å slå sammen trafikk- og kjøretøyenhetene, er forslaget om å legge deler av kjøretøykontrollen på produksjonsavdelingen.

I følge gruppas innstilling får da distriktslederen tre enheter under seg. Trafikkavdelingens oppgaver fordeles dermed slik på enhetene:

### Trafikkenheten:

- Kjøretøykontroller, godkjenninger, dispensasjoner
- Førerprøver, trafikktilsyn

### Vegenheten:

- Vegtilsyn, myndighet, vedlikehold

### Service- og forvaltningsenheten:

- Registreringer, førerkort, prøvekjennemerker, vegforvaltningssaker, intern service

Det er arbeidsgruppas innstilling som er gjengitt i modellen ovenfor. Vi minner om at arbeidsgruppenes innstillinger skal behandles videre, og det er ennå et godt stykke arbeid som gjenstår før vi vet hvordan den endelige utformingen av avdelingene blir.



## Bilbransjen har hendene fulle med andre oppgaver: Planlegger ikke konkurranse om hallkontrollene

- Det er helt uaktuelt å gå ut og markedsføre verkstedtjenester slik situasjonen er i bilbransjen nå, sier Stein Grøndal. Han er formann i Norges

Bilbransjeforbund, avd. Buskerud.

- Vi har hendene fulle med å selge nye biler. Vårt eneste problem er å kunne levere nok biler.

**B**ilsalget i Norge har gått rett i været i år. Dermed har bilbransjen helt andre ting å tenke på enn å forberede konkurranse med Biltilsynet om de obligatoriske hallkontrollene som er innført med EØS-regelverket. - For noen år siden, da markedet var på bunnen, kunne det vært aktuelt for bransjen å gå ut med felles markedsføring av slike tjenester. Nå blir det ikke lagt planer om noe slikt. Men når det innføres rutinekontroll av personbiler i 1998, treffer det den store delen av bransjen. Da kan det kanskje bli mer aktuelt å ta opp konkurransen, tror Grøndal.

### Ønsker kontrollene velkommen

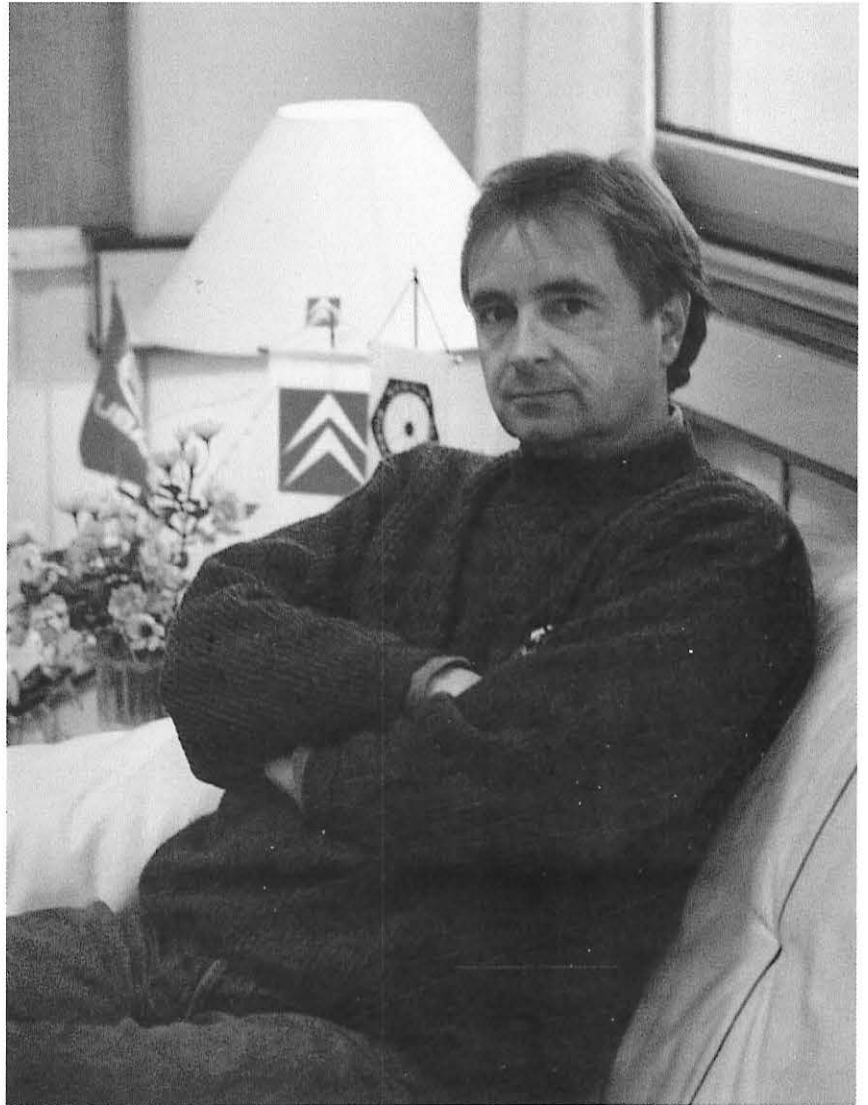
Stein Grøndal ser imidlertid en mulig positiv effekt av EØS-kontrollene, enten de blir utført av den ene eller den andre: - Slik det er nå er reglene alt for slappe i Norge. Hvem som helst kan starte en bruktbilhandel og selge nær sagt hva som helst. Med strengere krav til kontroll hos biltilsynet eller autoriserte verksteder, ville mye av det verste vært forhindret, mener han. Han sikter til den ikke ubetydelige miljø- og sikkerhetsrisikoen som er forbundet med de mange gamle og dårlige bilene i den norske bilparken. - Bilverkstedene gjør faktisk en ikke ubetydelig samfunnsinnsats med å holde bilparken nogenlunde vedlike. Det er vanligvis mye dårlig som taes inn fra gata.

### Ikke uinteressant

Grøndal ser naturlig nok svært positivt på det store nybilsalg som nå foregår - også ut fra en miljø- og sikkerhetssynsvinkel. Og så lenge bilbransjen er opptatt med salg, burde Vegvesenet ha tid til å etablere seg på det nye hallkontrollmarkedet.

- Men jeg sier ikke at EØS-kontrollene er uinteressante for oss. Vi kommer nok til å satse på tilbud om slike kontroller, for eksempel i forbindelse med kilometerservice. Det er selvfølgelig en fordel for kunden å kunne nøye seg med én tur til oss, framfor å bruke tid på både verksted- og biltilsynbesøk, påpeker han.

Det er altså ingen grunn til å slå seg til ro for Vegvesenets folk som skal etablere seg på den frie konkurranses marked. Men noen offensiv fra bilbransjen på dette området blir altså neppe aktuelt før personbilene skal kontrolleres, i følge Grøndal.



Ingen konkurranse før i 1998, tror Grøndal.



## Blomster fra Ål kommune

Vegsjefen fikk en dag en vakker blomsterbukett og med et hyggelig kort:

- Takk for god innsats med utbedring av vegkryss og nytt dekke på fylkesveg i Ål Kommune. Helsing Ål Kommune ved ordføreren. Vegsjefen sender takken videre til dem som har gjort godt arbeide i Ål!





## Ringerike veg- og biltilsynsstasjon klar for omorganiseringen: Utestasjon for framtida

**- Selv om vi allerede er under samme tak, har vi mye å hente på tettere samarbeid, mener vegmester Erling Evju, stasjonssjef Rolf Lervik og maskinoppsynsmann Oskar Løen på Ringerike veg- og biltilsynsstasjon. Her har biltilsyn, vegstasjon og verksted vært innenfor**

**samme hovedinngang siden 1985. Men fortsatt er det dører mellom to adskilte resepsjoner. I framtida skal de to slå sammen i den nye trafikkavdelingen. Men verkstedet forblir separat - det er underlagt den nye produksjonsavdelingen.**

- I dag har vi tre adskilte funksjoner i dette bygget. I framtida blir det to: En produksjonsside og en myndighetsside, sier vegmester Evju. - Jeg ser mye positivt i denne utviklingen. Løen og Lervik er skjont enige.

### Godt samarbeid

Lervik viser til godt samarbeid mellom biltilsynet og vegmesterdelen tidligere. De har blant annet hatt kontakt tidlig i planleggingsfasen av forebyggende trafikksikkerhetstiltak som merking, dosering o.l. De har også felles befaring etter trafikkuhell hvor det kan ha vært mistanke om at vegens beskaffenhet har vært medvirkende årsak til uhellet.

- Selv om stasjonen har hatt delt drift, har samarbeidet fungert meget bra. Det er opplagt av vi vil ha nytte av et enda tettere samarbeid, konkluderer stasjonssjefen.

Verkstedet kommer inn under produksjonsavdelingen, og blir dermed ikke underlagt trafikkavdelingens distriktsleder på stasjonen. Ingen av de tre frykter uheldige konsekvenser av en slik organisering. - Vi vet så lite om hvordan detaljene blir, jeg ser ikke helt klart for meg hva som vil skje, sier Løen. - Men verkstedet hører i hvertfall helt naturlig inn under produksjonsavdelingen. Jeg kan ikke se noen uheldige konsekvenser av det, sier han.

### Blir litt uvant

*- Dere er nesten mistenkelige positive til omorganiseringen - ser dere virkelig ingen negative konsekvenser av det som skal skje?*

Det humres rundt bor-



**Stasjonssjef Lervik, verstedsjef Løen og vegmester Evju ser fram til et enda tettere samarbeide i Det nye Vegvesenet.**

det. - Det er klart at det blir litt rart til å begynne med, innrømmer Lervik. Løen samstemmer. - Det blir nok litt uvant for oss, men dette er en utvikling som er på gang. Vi kommer uansett ikke unna den, sier han nøkternt.

- Vi representerer vidt forskjellige felt, det vil vi måtte leve med også i framtida. Men jeg er sikker på at det er bra med denne utfordringen, slår Evju fast. - Vi kan bli mer drilla i enkeltoppgaver, spesialisere oss mer i områder enn vi kan i dag. Med en felles ledelse burde dette bli bra, mener vegmesteren.

### Ingenting å være redd for!

Samtalen kommer inn på de nye kravene til konkurransedyktighet - både i forbindelse med verksted og hallkontroller. Men heller ikke her er de redd for negative konsekvenser.

- Er det noen som er flinkere enn Vegvesenet, da? Vi kan det vi gjør, og gjør det vi kan, sier Lervik med overbevisning. Løen har også stor tro på sin etats muligheter i konkurranse med det private.

- Vi er spesialister på det vi holder på med. Vi er fleksible og kan omstille oss på øyeblikket, om det er noe som krever det. Her dekker de samme folka et stort område av arbeidsoppgaver, sier han. Ingen tvil om at han har stor tillit til

sine underordnede. Det har også Lervik: - Vi har ingenting å være redd for. De som gjør jobben til daglig har så høy kvalitet at vi kan konkurrere med hvem som helst. Men, det er et men: Det kan bli et spørsmål om pris. Stortinget har bestemt at en hallkontroll skal koste kr 450 pluss moms. Etersom vi er EØS-medlemmer, kan de store transportselskapene sørge for å få kontrollene gjort i utlandet. I Tyskland koster en slik kontroll bare 50 DM. Dermed risikerer vi å

miste de store kundene ut av landet. Og kan de private verkstedene tilby rimelige kontroller her hjemme, vil det bli et problem for oss om vi ikke kan konkurrere på pris, framholder Lervik.

### Enda noen dører som må åpnes

Altså en liten reservasjon i forhold til prispolitikken, men ellers bare godord om Det nye Vegvesenet blant ledertrioen på Ringerike veg- og biltilsynsstasjon. I spiserommet går vaffeljernene varme, og stemningen er god på stasjonen. Men spiserommet er for lite til at biltilsyn- og vegfolk kan spise samtidig. Og alle ansatte er nok ikke like trygge på framtida som de tre lederne. Kan det virkelig være sant som det blir sagt at ingen stillinger blir borte?

Fortsatt er det noen dører som må åpnes også ved prototypen på Ringerike før stasjonen er en del av Det nye Vegvesenet. Men de har ennå noen måneder på forberedelsene også der. Med ledelsens positive holdning, burde det i hvertfall være et godt grunnlag for et enda tettere samarbeid på Ringerike.

Og når det gjelder framtidas bemanning, må vi bare vise til hva assisterende vegsjef Hjelbak sier om den saken på side 4 og 5 i denne Brobyggen.



## Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard om TK-avdelingens og Biltilsynets framtid: - Flere interessante oppgaver i DnV

- Biltilsynet har mye å bidra med i Det nye Vegvesenet. Biltilsynets oppgaver forsvinner ikke - det vil snarere bli flere interessante arbeidsoppgaver over et større arbeidsfelt, mener biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard. Han ser lyst på fremtiden for Biltilsynets folk. Men at Biltilsynet som egen enhet vil forsvinne når det går inn i den nye trafikkavdelingen, legger han ikke skjul på.



- Det som nå skjer er helt i tråd med etatens historiske utvikling: Statens Bilsakkyndige begynte jo som egen etat i 1927, men ble i 1978 omdøpt til Biltilsynet og lagt inn under Vegvesenet. Nå er det enda sterkere integrering som skjer, i og med at Biltilsynet blir en del av den nye trafikkavdelingen. Tanken er god, for skal man ta ansvar for trafikken som helhet, er Biltilsynets store trafikk- og kjøretøykompetanse et meget viktig bidrag, sier Bustgaard. - Biltilsynet bringer med seg en stor medgift til den nye avdelingen!

### Behøver uniformene

- Men hva med Biltilsynets kultur, hva med uniformene og det blå båndet?

- Vi vet ingenting om de konkrete utslagene ennå. Vi mener at den myndighetsutøvelsen avdelingen skal ha krever en uniformering av personalet. Og det er ingen tvil om at Biltilsynets folk ønsker å beholde sine nåværende uniformer. For eksempel ved utekontroller, vil det være naturlig med egne uniformer for tilsynsfolkene som står for beslutninger om utbedringer, avskiltninger, utstedelse av gebyrer og annen myndighetsutøvelse. Hvis kjøretøykontroll i hall blir lagt til produksjonsavdelingen, er det vel rimelig at produksjonsfolkene som gjør de tekniske undersøkelser, har Vegvesenets arbeidsantrekk.

- Men en slik forskjell i uniformer strider vel med tanken om integrering?

- Det er riktig. Men en må ta i betraktning at det er et skille mellom myndighetsutøvelse og produksjon. Disse to oppgavene må ikke kunne forveksles.

- Biltilsynet har med andre ord et ønske om å ta vare på sin identitet også i den nye tilværelsen i trafikkavdelingen?

- Vi har en svært god bedriftskultur i Biltilsynet. Det hersker en yrkes stolthet og en korpsånd som vi må ta vare på. Men hvordan det skal legges til rette med hensyn til uniformsbruk, navn, og ikke minst organiseringen av hallkontrollene, er altså ikke bestemt ennå.

### Interessante oppgaver

- Tar den nye organisasjonsmodellen tilstrekkelig vare på biltilsynskompetansen?

- Ja, det tror jeg. Men det må en utstrakt opplæring til. For eksempel er det ingen i dag som har den kompetansen som kreves av distriktslederne, påpeker Bustgaard.

- Den nye trafikkseksjonen ute vil bli veldig interessant i fremtiden. Denne enheten får ansvaret for hele trafikkbildet, ikke bare for trafikantene. Her må det hentes inn kompetanse for å dekke hele bredden i ansvarsområdet. Kjøretøyseksjonen blir nok minst berørt, men kontoret vil få flere, større og ikke minst mer interessante oppgaver, sier Bustgaard - entusiastisk på etatens vegne.

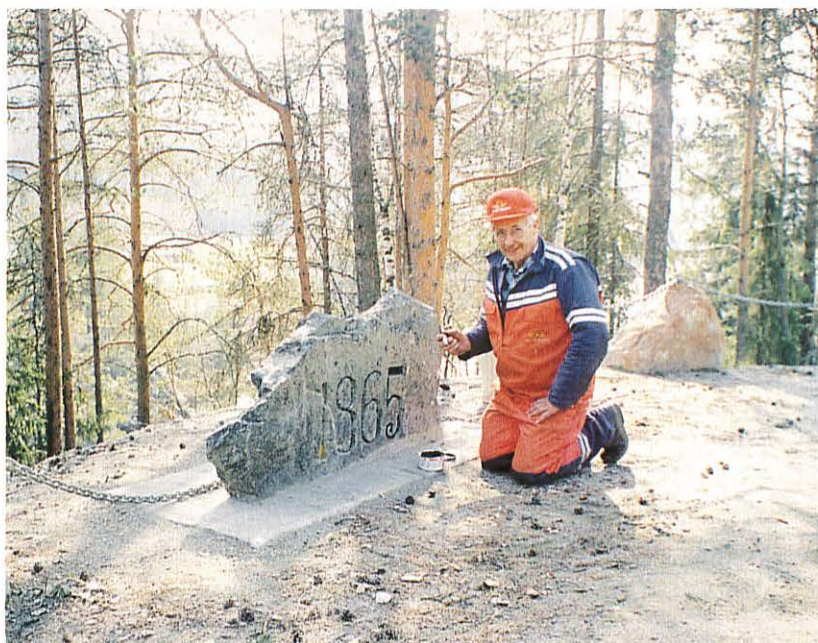
Selv er biltilsynssjefen så pass nær pensjonsalderen at han ikke er søker til de nye lederstillingene. Men det er ingen tvil om at han ser lyst på fremtiden for Biltilsynet - eller hva det nå skal hete i Det nye Vegvesenet.

## Å ta vare på det gamle

Kom kjørende oppover Hallingdal på veg til Gol tidlig i sommer. Syd for Svenkerud bru, ved en liten rasteplass ut mot Hallingdalselva, drev tre karer på med å «stase» opp plassen. Det var Edvard Bråten, Nils Storeskar og Iver Kleven. Rasteplassen ble fin, den, med et historisk sus over seg. Edvard Bråten var iferd med å male opp «1865» som er hogd inn på en stabbestein som står på plassen.

Vil samtidig få gi vegmester Gjestemoen ros for sitt engasjement for å få fram de gamle vegene gjennom sitt distrikt i Hallingdal. Stedvis vil en se den gamle vegen komme med fine gamle stikkrenner og handlagte murer komme fram etter ryddearbeider. Dette holder vegkulturen i hevd.

Sæming Alvim







## Nytt tilskudd på organisasjonskartet: Staben skal gi vegsjefen støtte og økt kapasitet

Stabsfunksjonen er en nykomling i SvB. Hensikten er å gi vegsjefen støtte i utøvelsen av sitt lederskap gjennom rådgivning og ved å tilføre kapasitet. Staben går ikke inn i linjen, og vegsjefens stedfortreder skal utpekes blant avdelingslederne.

Vegsjefen skal, i følge vegdirektøren, så langt det er mulig fordele vegkontorets arbeidsoppgaver til kontorets fire avdelinger. Det som ikke kan delegeres er i prinsippet vegsjefoppgaver. Disse oppgavene er tredelt:

- langsiktig planlegging og utvikling
- koordinering, kontroll og oppfølging
- kommunikasjon/informasjon

Staben skal bistå vegsjefen med disse oppgavene. Det er hensikten at staben ikke må bli for stor i antall personer.

### Vegsjefen avgjør

Det er i stor grad opp til vegsjefen selv hvordan han vil organisere sin stab og hvilke arbeids-

oppgaver han vil legge dit. Det er imidlertid gitt rammer for hvilke fagfelt staben skal kunne dekke:

- samfunnsplanlegging
- strategisk planlegging
- budsjett
- mål- og rammestyring
- HMS, sekretariat AMU
- informasjon
- koordinering på tvers av avdelingene (eks. miljø, FOU)
- kvalitetssikring

### Stab og avdeling

Arbeidsgruppen har tatt utgangspunkt i vegdirektørens rammer for hvilke områder som hører hjemme i staben. Dernest har de gått i detalj og identifisert konkrete oppgaver innen hvert felt, for å se hva som *må* ligge i stab og hva som kan løses i avdelingene. De peker på enkelte deloppgaver som hører inn under stabsoppgaver, men som ligger innenfor avdelingenes kompetanseområde. Slike oppgaver kan løses av avdelingene i regi av stab, mener gruppen.

*Administrasjonen minst berørt av omorganiseringen:*

## Ingen revolusjoner i administrasjonsavdelingen

Det ligger ikke an til de store endringene i administrasjonsavdelingen. Det er først og fremst forholdet til den nye staben som medfører endringer i avdelingens ansvarsområde.

Mens staben har et ansvar for budsjettering og budsjettoppfølging, rettidighet, kvalitet og budsjettkontroll, har administrasjonsavdelingen ansvar for den mer detaljerte kontrollfunksjonen på økonomi.

Det diskuteres hvorvidt HMS- og informasjonsenhetene skal plasseres i stab eller avdeling i SvB. Arbeidsgruppene foreslår disse funksjonene primært lagt til stab.

Avdelingen vil få en ny arbeidsoppgave i og med at ansvaret for innkjøp nå er lagt hit. Ar-

beidsgruppa foreslår opprettet et ny seksjon for å ta seg av denne oppgaven.

Gruppa foreslår en samling av økonomi og regnskap i en seksjon. Det diskuteres også hvorvidt lønnsenheten bør ligge under denne seksjonen eller under personalseksjonen.

EDB-seksjonen får et mer korrekt navn: IT-seksjonen (IT = Informasjonsteknologi)

### Færre seksjoner

Arbeidsgruppen foreslår altså en reduksjon fra dagens åtte seksjoner til seks:

- Økonomi / regnskap (event. lønn)
- Personal (evnet. lønn)
- Innkjøp
- IT
- Fellestjenester
- Juridisk



Trafikkaos i Drammen:

# Holmenbrua stengt på grunn av en ødelagt brupillar

På grunn av en sterkt skadet brupillar måtte Holmenbrua i Drammen stenges for tungtrafikk umiddelbart, og etterhvert for all trafikk på den svake siden. Under elvebunnen var det bare armeringen igjen av pillaren.

Det var ved en dykkerinspeksjon i begynnelsen av november at skaden ble oppdaget.

Vegvesenet aksjonerte raskt, og fikk brua stengt for trafikk med over to tonn aksellast umiddelbart. Ikke alle var like begeistret for den beslutningen. Sjøførerne som kom på vei til og fra Holmen Kai var blant dem som fikk en betydelig lengre runde inn i Drammen sentrum og over Bybrua.



*Stein Olsen og kollegaene hans fra biltilsynet på Lierstranda måtte stoppe mange tunge kjøretøyer som ville prøve lykken på den skadede brua.*

## Vakt

Biltilsynets folk fra Lierstranda måtte stå vakt for å stanse dem som ville trosse skiltene. Noen gebyrer ble også ilagt før tungtransporten innfant seg med situasjonen.

Ved nærmere inspeksjon fant man det tryggest å stenge brua for all trafikk over det svake punktet. Dermed ble trafikken i den ene kjøreretningen stengt, midt i fredags-ettermiddagsrushet. Det var ingen populær avgjørelse, men så avgjort det eneste forsvarlige.



*Avdelingsingeniør Bo Steen og dykker Arvid Løver forbereder en ny inspeksjon. Pressen følger oppmerksomt med fra land.*

## Ingen flere

Ingen av de andre pillarene har tilsvarende skader. Alt tyder på at det har vært gjort dårlig arbeide på denne pillaren da brua

ble bygd i 1964.

Avdelingsingeniør Bo Steen ved bruseksjonen på vegkontoret anslo arbeidet til å ta henimot fire uker.

Imens må drammens-erne og tilreisende benytte Bybrua og motorveibrua for å krysse elva på vei fra Strømsø til Bragernes.





## Ledelsen på turne: Det nye Vegvesenet ut til folket

Aktiviteten var stor da vegsjefen, assisterende vegsjef og et varierende antall avdelingsledere besøkte stasjoner og anlegg for å informere om vegdirektørens rammer for Det nye Vegvesenet.



**I** Kongsberg, Gol, Hønefoss, Lierstranda, Mjøndalen og på Vegkontoret møtte de ansatte fulltallig opp for å få førstehånds informasjon om framtidens organisasjon. Besøkene fant sted i oktober, etter at vegdirektørens forslag var diskutert med fagforeningene, slik at rammene for den nye organisasjonen lå klare. Etter en gjennomgang av organisasjonskartene for de enkelte avdelingene, spiste folk rundstykker og

wienerbrød, drakk kaffe og diskuterte framtida. Rognan, Hjelbak og avdelingslederne svarte på spørsmål på løpende bånd. Slett ikke alle lot seg besvare fullt ut, for ennå gjenstår en hel del av detaljene i vår framtidige organisasjon.

**Brobyggerens utsendte noterte flittig ned spørsmål, og har fått prosjektleder Gerhard Hjelbak til å forfatte kortversjoner av svarene som ble gitt.**

# 20 spørsmål og svar

*- Hvordan blir forholdet mellom den nye distriktslederstillingen og dagens vegmester- og stasjonssjefstillinger?*

- Stillingene som vegmester og stasjonssjef i dagens organisasjon faller bort. I stedet får vi en «distriktsleder» som får en leder for myndighetsdelen på vegsiden, en ansvarlig for trafikk, en for kjøretøy og en for kontorfunksjonen som sine nærmeste medarbeidere.

*- Hvem skal eie stasjonene?*

- Eierforholdet til etatens bygninger er ikke endelig klarlagt. Inntil videre skal eierforholdene være som i dag.

*- Hvor skal de kontoransatte på stasjonen høre hjemme?*

- De kontoransatte på vegsiden og biltilsynssiden skal arbeide sammen i en felles kontorenhet hos distriktslederen.

*- Hva skjer med trafikksentralene?*

- Det er ikke lagt opp til noen endringer for trafikksentralene.

*- Hvordan skal «bøsen» fra utekontrollen kunne selge hallkontroll i konkurranse med private?*

- Utekontrollgruppene i Buskerud er nedlagt og mannskapene arbeider på vanlig måte i kontrollarbeidet ved stasjonene. Biltilsynet har meget godt utstyr, dyktige kontrollører og god serviceinnstilling. Etaten skulle derfor være godt rustet i kampen om kundene.

*- Hvorfor er det satt en fast pris på hallkontrollene?*

- Det er satt en felles pris for hallkontrolltjenestene for hele landet av politiske årsaker.

*- Er det fare for at dekkeseksjonen må splittes, selv om den er liten?*

- Dekkeseksjonen må i hvert fall deles i en myndighetsdel og en produksjonsdel. Om myndighetsdelen skal legges til utbyggings- eller trafikkavdelingen, er et spørsmål som blant andre arbeidsgruppene vurderer.

*- Hvilke funksjoner er det som skal rotere mellom fylkene?*

- Funksjonene som skal dekke behov i flere dager gjelder først og fremst funksjoner med tungt og kostbart produksjonsutstyr og slikt som krever høy og spesiell kompetanse. Eksempler er tunneldriving, ferjekaibygging og brobygging.





- Hvis vi skal bruke massevis av arbeidstimer på å frakte maskiner og maskiner rundt i landet, går vel vinninga opp i spinninga?

- Slike regionale enheter vil bare bli brukt der de etter en samlet vurdering viser seg å være konkurransedyktige.

- Vil HMS-kravene være vårt ansvar også ved innleie?

- Der Vegvesenet har samordningsansvaret for HMS-tjenestene etter §15 i Arbeidsmiljøloven, stilles samme krav til innleide som til egne maskiner og utstyr. Retningslinjene for HMS-tjenestene er til revisjon som kan føre til et skjerpet ansvar også i situasjoner der vi kun er byggherre.

- Når må det utlyses anbud, og når kan produksjonsavdelingen ta jobben selv?

- I prinsippet skl produksjonsavdelingen ikke legge inn anbud på jobber for myndighetsdelen. Produksjonsavdelingen skal tildeles jobber og dokumenteringen av konkurranseevnen skal skje i ettertid. Produksjonskalkyler eller byggherreoverslag skal kunne benyttes for å kontrollere prisnivået på jobber som settes ut på anbud.

- Det at ingen skal sies opp - gjelder det også ut over den toårige omstillingsavtalen?

- Ja!

- Blir stillingene etter dem som går av med pensjon i tida fram til 1. juli lyst ut?

- De fleste vil ikke bli lyst ledig.

- Hvem skal en gå til med spørsmål om og ønsker for egen jobb i forbindelse med innplasseringsavtalene?

- Den nærmeste overordnede, men dersom noen ønsker å snakke med andre om saken, så er det full anledning til å ta kontakt med andre i ledelsen eller tillitsmenn.

- Mister biltilsynet uniformene sine?

- Det kan jeg ikke si noe sikkert om.

- Hva skjer om produksjonsavdelingen går med underskudd?

- Innenfor en fireårsperiode vil myndighetsdelen bære utgiftene på en eller annen måte. Dersom situasjonen ser ut til å være varig, så vil det være aktuelt å vurdere nedtrapping i forbindelse med behandlingen av NVVP i Samferdselsdepartementet og i Stortinget.

- Hvordan skal vi kunne konkurrere med private entreprenører som kjører døgnet rundt og beveger seg på kanten av arbeidsmiljøloven?

- Det vil bli lagt vekt på å kontrollere at private entreprenører følger det samme regelverket som Statens vegvesen.

- Vil vegarbeidsdriften gå som før?

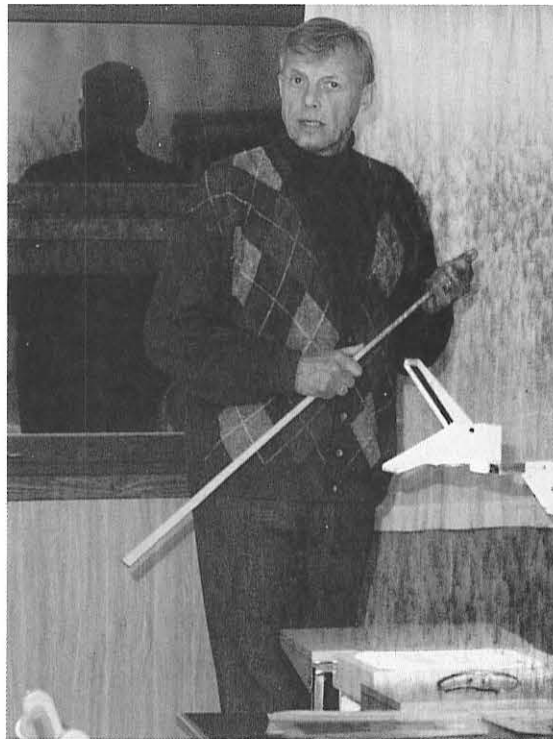
- I hovedsak vil vegarbeidsdriften gå som den har gjort, men den tekniske og samfunnsmessige utviklingen vil neppe stoppe opp. Derfor må vi nok vente oss endringer, men de er det vanskelig å forutsi i dag.

- Det ser ut som det blir en tung ledelses-side - blir det ikke mye ledere å dra på for dem som skal være både effektive og konkurransedyktige?

- Det vil bli lagt vekt på å få så lett ledelse som mulig, men god ledelse krever at alle viktige funksjoner dekkes. Uten en slik fullverdig ledelse er det vanskelig å være effektiv og konkurransedyktig.

- Blir det noen tilbud om førtidspensjonering?

- Det er ikke konkret drøftet ordninger ut over de som gjelder i dag.





Bedriftsidrettslagets fjelltur 1994:

# Sprekinger 2.178 meter over havet

*Helt til topps på Rondeslottet kom 25 spreke vegvesninger fra Buskerud på årets fjelltur. Sæming Alvim tar av seg hatten for den tælen som ble vist på turen til topps og, ikke minst, ned igjen. Her følger hans rapport fra turen til Rondane.*



En stolt gjeng på toppen av Rondeslottet - 2.178 meter over havet!

## Ut på tur, aldri sur!

Torsdag 1. september etter jobb svingte vi ut fra Strømsø torg med Reidar Antonsen, Biltilsynet, som sjåfør. Forventningene var store, mange førstegangsvandrere var med, ville været bli bra? Første overraskelse ble delt ut da de fleste var på plass i bussen: T-trøyer med vår turlogo og tekst trykt på: «Ut på tur, aldri sur!». Stemningen var god.

Framme på Mysusæter ble rom fordelt og vi samlet oss i peisestua hvor praten gikk livlig og latter og smil lå på lur, fin stemning. Det duret visst rundt på noen rom den natta, noen hadde ørepropper kloke av erfaring, andre hadde bomull. Natt gikk over til morgen.

God frokost, niste smurt, mange skiver har du 3-4-5, spent stemning, men bare blide fjes. I delvis skyet vær la vi i veg mot Musvoldalen. Lett og fint terreng å gå i, Rondanes ville fjell lå foran oss med snøhette på de høyeste toppene. Vi gikk innover Musvoldalen i grupper, praten gikk livlig, stadig nye synsinntrykk kom frem.

## Livet er herlig

Så ble den store «Kaffe-Lars» tatt frem, nyingen med medbrakt tyrived tent opp, eimen av tyridveden og nykokt kaffe bredde seg utover. Etter hvert også eimen av nystekte pølser, alt smakte slik det gjør

ute i vår fine natur. Solen varmet, klukkungen fra en liten sildrebekk og et svakt sus fra elva som rant forbi oss, en fossefall hastet forbi på raske vinger, alle syntes at vi hadde det topp.

Turen videre gjennom Musvoldalen gikk fint. Små raster med litt kaldt fjellvann, litt sjokolade og ikke minst godt humør. Stemningen ganske lett da vi kom ned til Bjørnhollia Turisthytte i en strålende ettermiddagssol. En kald pils, dusjing og en god middag, livet var egentlig herlig!

Noen sagbruk gikk den natta, men ingen sure miner, er vi på tur, så er vi ikke sur!

## Rondeslottet må til pers

Neste morgen, tindrende klart, litt rim på bakken, Rondane viste seg fram. Yrende stemning blant deltakerne, ekstra niste, Rondeslottet skulle til pers.

Etter en times gange kom Rondeslottet frem i den klare høstlufta. Inn gjennom Langglupdalen hadde vi Høgronden til høyre og Rondeslottet til venstre. Øynene gled stadig mot toppen i det fjerne - greier jeg det tro? Matslipp, «Kaffe-Lars» kom frem, pølser hadde vi også igjen. Vi var alle ivrige etter å starte mot toppen. Vi gikk nå i små grupper mot toppen alt etter formen vår. Pusten gikk tungt, melkesyra stod i legger og lår, men opp skulle vi alle. Det ble en slit-

som tur, fot for fot, stein på stein, den ene røde T-en etter den andre la vi bak oss. På toppen var alle glade, veldig glade, målet var nådd. Her ble mange bilder tatt, for en del vil dette kanskje være en milepæl i livet, 2.178 meter over havet.

## Målet nådd

Nedturen ble lang og bratt, men ned kom vi alle sammen i god behold. Ved middagen var vi ganske stolte av oss selv, 25 vegvesninger hadde greid målet. Turen den dagen hadde vart 10 - 11 timer. Den natta lå 14 stk i samme rom i selvbetjeningskvarteret. En del drøvler fikk vibrere fritt, sovehjertet ble testet.

Neste dag var det en tre timers tur igjen ned til Mysusæter, beina gikk forbausende lett i dag og.

Vel ombord i bussen loset Reidar oss sikkert hjem igjen. En slitsom andredag var det, kan si nå at det blir ingen titimers tur i 1995. Alle deltakerne skal ha ros for sin positive holdning og gode humør.

Vi i bedriftsidrettslaget går alt i tanker om hvor turen skal gå til neste år. Vi har noen spennende turer på gang i vårt nærmiljø også, møt opp!

*Ut på tur, aldri sur, vi har alltid en liten overraskelse på lur, god tur!*

*Sæming Alvim*





I forrige nummer startet Oskar Gjestemoen en liten reise i historien langs Kongeveien gjennom fylket vårt.

# Kongeveg

**Hva er så en kongeveg? En gammel definisjon lyder: «en Kongeveg er Kristusvegen. Den fører fram til løfterike fremtidsmuligheter.»**

La meg også plukke fram en verselinje fra Håkonarmål:

*Dengang konger veier bygda  
over fjell og ville heier  
og hver vei med oppsyn trygde  
kalte man det kongeveier.  
Det var vei til ting og kirke  
og i videre forstand  
har vår konge denslags virke  
aldri sviaket i vårt land.*

## Anbud og entrepenører

Etter at vegen var ferdigbygget fra Noresund og til Hemsedal, måtte bøndene og senere kommunene Nes, Gol og Ål holde den vedlike. Kommunene måtte blant annet være med på å betale vedlikeholdet over Ringnesåsen. I 1846 ble vedlikeholdet satt bort på anbud til Steinar Wee og Jon Trøstheim. Anbudssummen var i 1850 148 spesiedaler 2 mark og 12 skilling (i vår tid 594 kroner) for den 13 kilometer lange parsellen.

I 1820-årene ble byggingen av Gulsvik bru satt bort til Knut Amundsen Berg Kittilsvigen i Flaaen Annex. Avleveringsforretningen ble holdt i 1829. Tingsboksavskriften lyder slik:

«Aar 1829, Mandagen den 4de Mai, blev, efter forlangende af Gaardmand Knud Amundsen Kittilsvigen, Ret sat paa den saakaldte nye Gulsvigbro i Floen Annex til Næs Prestegjeld i Hallingdal, for at afholde en lovlig Skjøn- og Besigtelsesforretning over denne Bro, og derved at komme i Erfaring om hvorvidt den er opbygget overeensstemmende med de Conditioner paa hvilke den har været overdraget bemeldte Gaardmand Knud Amundsen Kittilsvigen til Opførelse. (...)

Weinspecteur Danielsen mødte på Weiwesenets Wegne, og bad den ærede Ret behagelig ville besigtige den nye opførte Gulsvig Bro. (...) Comparenten anmerkede derhos, at han, ved at kontrollere Arbeidet, har ladet Skraakarrene ved Broen opføre noget foranderlig fra Tegningens Udvisende, men som han troer, ved Eftersyn, vil svare til Hensigten, naar de locale

Omstændigheder tages i Betragtning; ligesom og Entreprenuren her, på Comparentens Anmodning, ladet opføre paa Broens nordre Landkars østre Side nok et Skraakar, til ydermeere Betyggelse for Broen. (...)

Saaledes afgav Lougrettet til Slutning den Bevidnelse, at de som nærboend af og til har havt Anledning til at overvære Arbeidet og derved ligesaavel som i Dag befunden at Entreprenuren Knud Amundsen Kittilsvigen efter deres bedste Overbeviisning, i Kraft af den Eed, de have aflagt som Lougrettesmænd, har opført den nye Bro over Gulsvig Elv overeensstemmende med Conditionerne og al den Omhyggelighed som der kunde fordres af ham. Ved det opførte Skraakar paa Broens nordøstlige Side, hvortil, han ei engang var forpligtet, har Broen tillige vundet i Styrke og Ziirlighet.»

## Kurs er ikke ferie

**Kursvirksomheten blomstrer som aldri før også i vår etat, og denne gangen var det min tur!**

Sammen med to fra kontorseksjonen, biltilsynet Kongsberg, stilte jeg opp på Leangkollen hotell og konferansesenter mandag 7. november for å delta på Tilleggskurs i registreringsarbeid for kontortilsatte i biltilsynet. Full av forventninger og ønske om et lærerikt kurs, møtte jeg opp til «første time». Under presentasjonsrunden kom det frem at det var mange av deltakerne som hadde mange år i etaten.

Liv Marie Nygaard var en utrolig fin kursleder som har evnen til å få alle til å føle seg vel. Hun ledet kurset med stø hånd, var nøye med oppmøte, og justerte foredragesholderene slik at de holdt seg innenfor avsatt tid, og at vi fikk pauser underveis.

I løpet av dagen, som var fra kl. 9.00 til kl.18.00, fikk vi utrolig mye informasjon og lærdom. Det er slitsomt og uvant for de fleste å «sette seg på skolebenken» igjen, så det var godt med en god pause før middag. Denne tiden brukte noen til

å utforske trimrommet, noen slappet av, mens andre benyttet svømmebasseng og badstu. Etter middag samlet vi oss til kaffe og sosialt samvær. Selv om stedet innbyr til sene kvelder, var jeg nok ikke alene om å benytte kveldene til å renskrive notater som var gjort i løpet av dagen.

Leangkollen er et koselig sted, med kaffe og Aftenposten utenfor døren fra kl. 06.30. Dette er et sted med «atmosfære», en føler seg virkelig velkommen og at gjestens velferd betyr alt, merker en fort.

Selv med «lang fartstid» i etaten vil jeg håpe at andre får muligheten til eventuelle tilsvarende kurs i fremtiden!

Anne

Biltilsynet Hønefoss

## RAB

**Dette er ingen forkortele for rabiesfare, men derimot står det for rehabilitering av ansatte med belastningslidelser.**

Hensikten med å sette i gang et slikt prosjekt, er å gjøre tilværelsen lettere og mindre smertefull for mennesker som lider av muskel-skjelettplager.

Marit Sandli, som sammen med Eva Juul, deltar fra bedriftshelsetjenesten, kan fortelle at det er sendt ut invitasjon til 20 ansatte i fylket om å være med på dette tiltaket. Av praktiske årsaker er det i denne omgang bare sendt invitasjon til ansatte som jobber eller bor i Drammensområdet.

Marit kan videre fortelle at de fikk positiv tilbakemelding fra 11 som ønsket å være med. Det ble så foretatt en intervjuundersøkelse og til slutt sa 7 seg villige til å fortsette i prosjektet.

Disse treffes hver 3. mandag mellom kl 12.30 og 15.30 og skal holde på i ett år.

I løpet av denne perioden vil det løpende bli gjort vurderinger, både av gruppens deltagere og gruppelederne, om tiltaket har noen effekt.

Ett år etter at prosjektet er avsluttet, vil det bli foretatt en ny undersøkelse for å finne ut om tiltaket har hatt noen innvirkning på plagene.

Marit sier de er svært takknemlige for at ledelsen er positive til dette noe spesielle prosjektet. Også de som har sagt seg villige til å være med, fortjener ros. Uten deltagelse fra disse, hadde det ikke vært mulig å gjennomføre tiltaket, sier Marit til slutt.

WB



Pensjonisttur til Strømstad i stiv kuling:

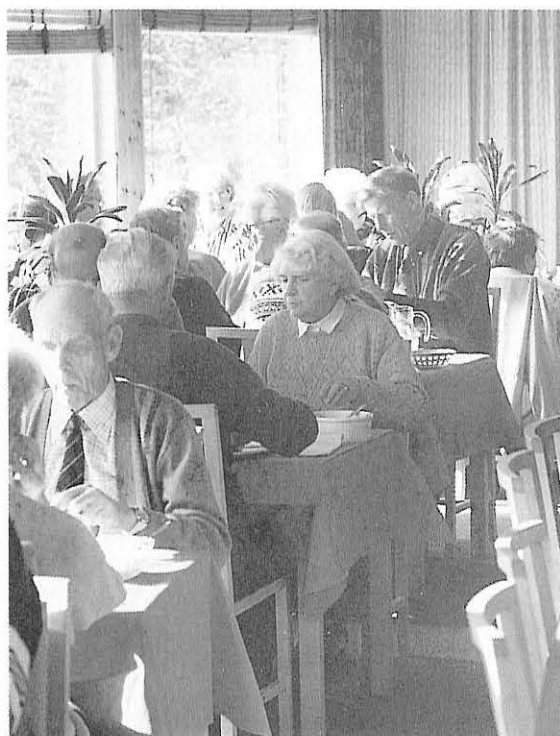
# Pensjonistene i vinden

*Årets pensjonisttur var nok den friskeste på lenge - men litt vind stopper ikke Vegvesenets veteraner. De fleste la til og med ut på båttur i uværet denne septemberdagen.*

Av Helge Hasselgård



*Vegvesenets folk på bøljan blå. Det rullar, det rullar....selv om ingen kan se det på dem!*



*På Laholmen, derimot, var det lunt og godt. God mat og trivelig selskap!*

innenfor dørene på Laholmen Hotell der det ble servert middag. Det store samtaleemnet var hvorvidt man skulle våge seg ut på båttur eller satse på landeveien. Fra panoramavinduene på Laholmen var det ikke vanskelig å se at en båttur på den frådende sjøen ville bli litt av en huskestue.

Det var 100 pensjonister fra fylkets nedre del som var invitert med på tur i år. Deltakerne ble plukket opp og fraktet med buss til vegkontoret, der arrangementet startet med frokost og en kort orientering om Oslofjordforbindelsen. Deretter besto programmet av busstur til Strømstad, ferge til Sandefjord og landeveien hjem igjen. I Strømstad kjempet folket seg fram i vinden mellom fleske- og flaskeforhandlere før alle kom seg trygt

## Huskende tur

Arne Midthaug refererer det slik:

*«Ved siden av all kos var det ett stort problem. Vinden var hard og det oppsto tvil om vi skulle ta turen over til Sandefjord. Kompromisset ble at den ene bussen dro tilbake til Moss og tok fergen over til Horten - mens de fleste slo seg på brystkassa og var tøffe og dro ut på bøljan blå (eller skal vi si hvit).»*

*Men det ble en «huskende» tur der flere måtte levere svenskemiddagen til torsken! Men vi kom da over i god behold og kunne entre buss med både svenskeflesk og andre billigsaker og snart var vel værgudene tilgitt igjen.»*

Anne-Karin Riise fylte 50 år denne dagen, og ble behørig hedret av vegsjef og turdeltakere. Etersom hun i årevis har vært med på å arrangere disse turene, var det jo på sin plass å markere dagen sammen med pensjonistene!

Tidligere stasjonssjef John O. Ahlgren takket for turen og bemerket at det er helt på sin plass at Statens vegvesen/Buskerud gjør såpass krus på sine veteraner. - Vi kan ikke møte fremtiden uten å ta med oss fortiden, sa han. Det er budskap det er verdt å ta med seg i disse omorganiseringstider.



Ville trafikanter til besvær:

# Hvordan tenker elgen?

Viltpåkjørsler er et stadig problem for de trafikanter som beveger seg på Buskerudvegene. Nå er riktignok ikke dette fylket hardest rammet, men bekymringen er likevel stor for de trafikantene som rammes. Planavdelingen på vegkontoret har blitt engasjert til å tenke i nye, og for oss merkelige, baner; hvordan tenker egentlig elgen? Hva gjør at rådyret krysser vegen akkurat der, og ikke 10 meter lenger bort?

Overingeniør Ingvild Gaasemyr hadde sammenkalt representanter for etaten, viltforvaltning, kommuner og andre samferdelsinstanser til seminar om viltpåkjørsler for om mulig å få tenkt litt høyt rundt hva man kan gjøre med problemene.

## Merkelig trafikanter

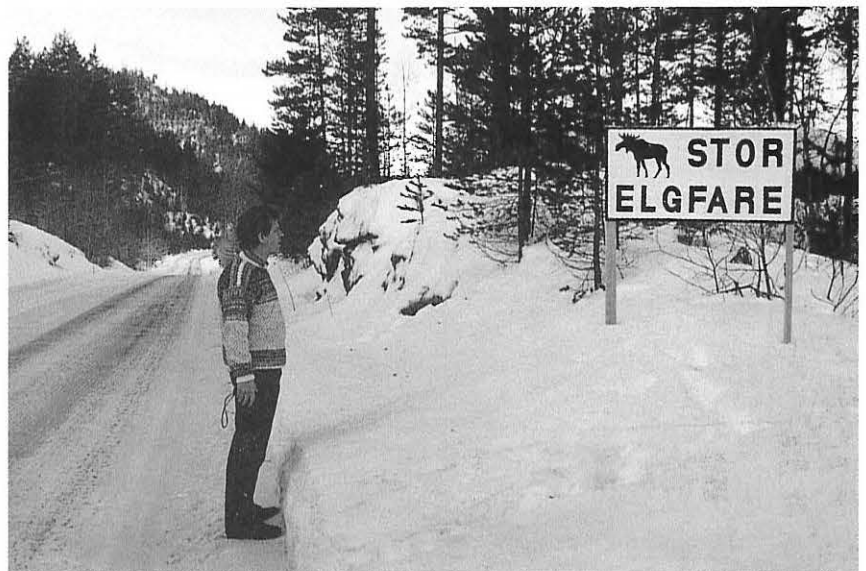
Det er jo slik da, når det gjelder elgen, at vi har med et merkelig trafikanter å gjøre. Han ser dårlig, synes dårlig (kommer gjerne frem i skumringen/kvelden eller tidlig på morgenen) er totalt uberegnelig og sta. Fremfor alt er det viktig å huske på at man har med et vilt dyr å gjøre. Danielsen fra Direktoratet for Naturforvaltning klargjorde endel punkter når det gjaldt elgen, for HELT uberegnelig er den faktisk ikke.

Elgen trekker i bestemte ruter, og de aller fleste kryssinger av veg skjer i forbindelse med trekk. Den trekker av en mengde forskjellige årsaker; for å spise, hvile, sove - den trekker til og fra sommer- og vinterbeiter, blir det tørt om sommeren trekker den også etter vannet. Det er derfor allerede under planprosessen viktig at planleggerne klargjør om det er trekkruiter som den nye vegtraseen vil krysse. Disse trekkene til elgen kan være opptil flere tusen år gamle, og det å tro at elgen slutter å trekke selv om en veg har kommet til er ønsketenkning.

Trekker gjør også rådyr, rein og hjort, men hjorten og reinener i så stort mindretall og i tillegg så sky, at ulykkene ikke representerer noe problem i den grad elgen gjør. Hva rådyrene angår regner man med at det er store mørketall ute og går her; et rådyr er et mer håndterlig slakt enn elgen og vil ved et sammenstøt med bil på langt nær forårsake de skader som elgen gjør. Direktoratet tror at det er et stort antall påkjørsler av rådyr som aldri blir rapportert og at disse stille og rolig havner på norske middagsbord.

## På naturens premisser

Men det er ikke bare trekkene som gjør at elgen ferdes gatelangs. Nei, mange veger rundt om har elgens favorittkost - selja - voksende helt inn til vegkanten. Rydding av veg- og grøftkanter vil garantert avhjelpe kryssingsproblematikken.



Det viser seg nemlig at jo lengre avstand det er fra skogbryn til skogbryn, jo mer kvier elgen seg for å gå over vegen. At dette også vil være en hjelp for trafikantene er jo også et pluss.

Av andre teorier for å avhjelpe eller begrense viltkryssing har man jo fenomenet viltspill - som første gang dukket opp på 70-tallet. Effekten av disse kan diskuteres, men på møtet var det jevnt over enighet om at ytterligere innkjøp antagelig var å kaste penger ut av vinduet. Viltgjerd er også fremmet som et alternativ - men her er det naturligvis en avveining som må gjøres - kostnader opp mot nytte - for viltgjerdene er ikke akkurat billige!

Som dere sikkert forstår er det ingen lettveint 100%-løsning innen overskuelig fremtid. Men en gryende forståelse for at vi ferdes i naturen på dens premisser og ikke omvendt - jo, se det er det!





# Årets samling i Nordiska Veg og Anleggsarbeiderunionen. NAF på reise i Finland og Estland

Norsk Arbeidsmandsforbund og tilsvarende forbund i Finland, Sverige og Danmark holder årlig en felles samling i Nordiska Veg og Anleggsarbeiderunionen. Unionen er 50 år. Årets samling i Finland hadde som hovedtema endringene i Statens vegorganisasjon, og helserisiko ved asfaltarbeider. En dag var satt av til ei studiereise til Estland.

**Av Rolf Sandberg**

## Endringene i vegorganisasjonen

Det ble utvekslet meninger og erfaringer om temaet.

Det var generell enighet om at endringspresset kom fra den utvikling markedsliberalismen har i lavkonjunkturtider. En så imidlertid behov for å effektivisere vegetaten. Et skille mellom forvaltning og produksjon var positivt. Det var sterk motvilje mot selskapsdannelser som høyst sannsynlig er forstadiet til privatisering av produksjonen. Konkurransen på like vilkår var man ikke redd for. Der dette var prøvd hadde egne kommet bra ut. I Sverige ligger man et stykke foran og har noe erfaring. Byggherrefunksjonen hadde problemer med å velge kvalitativt riktig entreprenør. Hittil hadde bare eta-

tens egendrift greid de kvalitetskrav som var forutsatt. Ved den sterke prisfokuseringen hadde man ikke oppnådd ønsket kvalitet på entreprenørene. Kontrolloppgaven var også mye vanskeligere enn man hadde forestilt seg.

Forholdene for egne ansatte hadde endret seg på flere måter. Tidligere verdifull kompetanse ble neglisjert. Mange hadde fått forringet sitt arbeidsforhold. De fleste hadde fått lengre reiser og borteboertilværelse. Innkvarteringskostnader økte. Det er delvis en oppgitt stemning hos etatens ansatte. Noen har imidlertid fått nye oppgaver som de trives med. Slik situasjonen har utviklet seg vil Vägverket i Sverige satse på kompetanse og kvalitet framfor pris. Endel tidligere produksjonspersonell vil bli omskoleert til kontrolloppgaver. På direkte spørsmål om omleggingen i Svensk Vägverk hadde ført til sosiale og helsemessige problemer for de ansatte, ble det svart «I mindre grad enn fryktet».

## Helserisiko ved asfaltarbeider

Det er forsket på helserisiko ved asfaltarbeider. Forskningen var prisgitt noe dårlig registrering som bakgrunnsmateriale. Resultatene viste ingen markant forskjell på asfaltarbeide og sammenlignende grup-



En vegarbeiders hverdag i Estland





per, som f.eks. snekkerarbeide. Det var jo forsåvidt gledelig. Statens vegvesen har brukt bl.a. noe av dette materiale i sitt asfaltprosjekt. «Våre» tiltak og videoen om HMS og asfaltlegging ble vist, og høstet anerkjennelse. Unionens asfaltprosjekt fortsetter med mer forskning. Bl.a. vil man forsøke å finne bedre bakgrunnsmateriale i flere europeiske land. Det er også mange nye materialer innenfor dekkeproduksjon som trenger oppmerksomhet.

Tilsetningsmaterialer som forbedrer slitestyrken ble også viet oppmerksomhet. Danskene tilsetter «avfallsstål», jeg tydet det til å være slagg fra stålverk, som forsterkning i asfalten. Vi besøkte et asfaltverk som tilhører det Finske vegverket, i nærheten av Helsingfors. De hadde egenproduksjon og legging i direkte konkurranse med de private. De hadde oppgaver nok. Det var forøvrig et samarbeidsmonster veldig likt det vi har i Buskerud hva angår vekselbruk av mannskap/lastebiler o.s.v. Folk tilhørte vedlikeholdsområdene i nærheten om vinteren.

## Besøk i Estland

En dag var avsatt til å besøke Estland. Ferjeturen tok tre og en halv time en vei. Vi ble busset rundt på en synfaring og fortalt av bussføreren om det vi så. Landet har så absolutt mye ugjørt. Det var tydelig et fattig og rikt samfunn. Det var svært dårlig stelt med bygninger og veier m.v. Manglende politisk beslutningsevne lammet satsningsområder som etter mitt syn i første rekke måtte være landbruk og skogbruk/treforedling. Kraftsituasjonen var overskudd på kraft fra kullfyrte kraftverk. Utenlandske investorer er ønsket. I tidligere Sovjet var staten grunneier. Nå skal Estland ha privat eiendom på samme måte som i Norge. Pr. i dag er eiendomsretten helt flytende. Svært lite er overtatt av private p.g.a. manglende økonomiske muligheter. Det er fullt mulig å dra til skogen og hogge det tømmer man måtte ønske. Flere lastebileiere hadde dette som hovedbeskjeftigelse.

Hovedinntrykk: Stort antall barn stormet til for å selge småting eller for å tigge. Elendig standard på hus, biler, veier osv. Dårlig lønn; bussjåføren tjente 1400,- og betalte 800,- av disse i husleie pr. mnd. Prisen på et fjernsynsapparat i kjøpesenteret var 19000,-. Vi observerte imidlertid endel folk med Mercedeser e.l. av siste årgang. Det var tydelig en elite av forretningsfolk som har råd til stort privatforbruk.

Bussparken var et syn for seg. Brukte busser fra de fleste europeiske land var sanket sammen. En særdeles broekte samling. Fellestrekket var den blåsvarte røykskyen fra eksosrøret som gjorde gatene lite oversiktelige. Det var forøvrig en livlig trafikk av busser, personbiler, trikker og drosjer. Ferjetrafikken mellom Estland og Finland er livlig med flere forbindelser hver dag.

Alt i alt ei givende og interessant uke sammen med Nordiske fagforeningskamerater.

Skal hilse fra alle og takke for de fine «I veien for deg»-trøyene. Det var ei populær gave.

*Etaten møter Det nye Vegvesenet med satsing på økt kompetanse:*

# Enda bedre mellomledere i Statens vegvesen

Av Asbjørn Bustgaard

**Vegvesenets mellomledere skal gjennomgå opplæring i ledelse, markedsføring og økonomi for å møte framtidens utfordringer i Det nye Vegvesenet.**

Etter en evaluering av «Etatsskolen for Biltilsynet» som er et opplæringsopplegg for biltilsynet, og etter intervjuer med ledere og ansatte i biltilsynet, har en arbeidsgruppe bestående av deltakere både fra biltilsynet og Vegdirektoratet utarbeidet en rapport, «Program for lederutvikling», datert mai 1994. Vegdirektoratet har besluttet å bruke gruppens program til skolering av mellomledere i hele etaten når Det nye Vegvesenet vel er på plass.

## Klar målsetting

Målet for utviklingsprogrammet er:

- Gjennom arbeidet med lederutvikling skal mellomlederne bli i stand til å gjennomføre omstillingen til Det nye Vegvesenet.

- mellomlederne skal bli i stand til å definere, utvikle og markedsføre biltilsynets tjenester og vinne markedsandeler på konkurranseutsatte områder.

- Vegvesenets mellomledere skal kunne bruke planer, budsjett og regnskap som styringsverktøy.

- Mellomlederne skal bli i stand til å følge opp egne medarbeidere gjennom daglig ledelse.

- Deltagerne skal oppta fagkunnskap som sitt eget og kunne sette på seg kundenes og kollegers «briller».

## Visjon om godt lederskap

Av forordet i dette programmet fremkommer følgende visjon om lederne i Det nye Vegvesenet:

*«Våre ledere er synlige og tilgjengelige. De legger vekt på dialog med kunder, myndigheter og kolleger og er opptatt av andres meninger og behov.*

*Våre ledere tar gode og saklige avgjørelser, men legger vekt på å delegeres ansvar og myndighet.*

*Våre ledere er bevisst på de ulike rollene som myndighet, tjenesteyter og representant for Statens vegvesen.*

*Våre ledere kan arbeide under forandring og legger vekt på helhet og balanse mellom fornying, forbedring og opprettholdelse av etatens ressurser.*

*Våre ledere utnytter hele organisasjonen og sørger for at den utvikles.»*

Denne visjonen er forankret i det beste i dagens lederskap, men våre medarbeidere krever enda mere kompetente ledere.

## To år med samlinger og lokal oppfølging

Programmets målgruppe var opprinnelig ledere ved Trafikant- og kjøretøyavdelingene. Arbeidsgruppen anbefalte å gjøre kurset obligatorisk for ledere i biltilsynet. Vegdirektoratet fant imidlertid programmet velegnet for utvikling av mellomledere i hele etaten.

Kompetanseutviklingsprogrammet for mellomledere skal gjennomføres etter at Det nye Vegvesenet er i funksjon. Kurset er tenkt gjennomført over to år med fire samlinger som hver varer to og en halv dag. Mellom hver samling skal det være en mellomperiode på ca. seks måneder. I denne perioden skal deltagerne gjennomføre lokale oppfølgingsprogram.

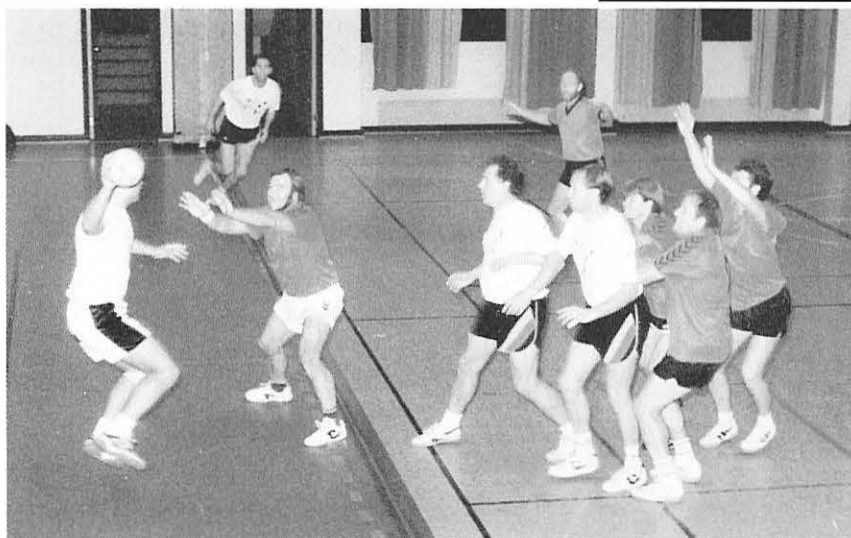


Hallingkastet av stabelen for 23. gang:

# Stor håndballfest på Gol

Det 23. Hallinkastet ble litt av en suksess for Statens vegvesen Buskerud. Damene fikk med seg hjem Fair-play pokalen, herrene vant to av tre kamper, og arrangementskomiteen klarte brasene i kamp mot en uforutsigbar flystreik som stadig kom med overraskende finter.

Av Helge Hasselgård



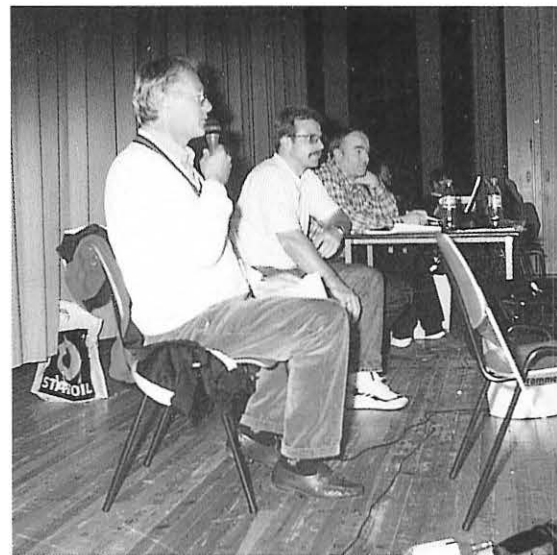
Buskeruds herrelag var en hårsbredd fra sluttspillet. Hadde dette angrepet resultert i et mål, så kanksje...

**B**uskerudlagene klarte ikke å kvalifisere seg til sluttspillet, men begge lagene gjorde høyst respektable innsatser. Herrelaget klarte nesten å kvalifisere seg med to seire på tre kamper, men målforskjellen gikk desverre i Hedmarks favør. Damene fikk en meget vel fortjent Fair-play pokal som inspirasjon for neste års comeback. Buskerud har stått bak Hallinkastet siden starten i 1972 med de samme ildsjelene i spissen. I år fikk arrangementskomiteen litt ekstra å bryne seg på, men prøven ble bestått med glans.

## I kamp med flystreiken

Arrangementskomiteens ansvarlige for spilleprogrammet, Willy Bakken, fikk etterhvert et meget anstrengt forhold til de ansatte i våre flyselskap. Få dager før Hallingkastet gikk av stabelen, ble all flytrafikk lammet av streik. Dermed fikk de nordligste fylkene store problemer med å komme sørover i tide. Der nord kjempet de desperat for å finne løsninger. Bakken laget nytt kampoppsett, basert på at noen kom seint og andre ikke kom i det hele tatt. Men det skulle bli flere oppsett etterhvert.

Ett for ett meldte flyselskapene om at streiken var over, og for hver ny melding måtte Bakken



Arrangementskomiteens leder, Willy Bakken, hadde rimelig god kontroll med det som skjedde på og utenfor banen.

forandre kampoppsettet. Først natt til lørdag var det endelige oppsettet ferdig. Da var Nordlandslagene på plass etter en 20 timers busstur, og lagene fra Finnmark og damelaget fra Troms var landet på Fornebu.

Finnmarks herrelag ankom Gol kl 02.30, spilte sin første kamp 08.30, og kl 15.00 hadde de spilt til sammen fem kamper og vunnet finalen. En slik innsats står det respekt av! Det sier også en hel del om hvor populær denne håndballturneringen er.

## Sosial finale

Det dreier seg ikke bare om håndball når om lag 400 vegfolk samles til det årlige Hallingkastet. Arrangementet har blitt et viktig sosialt samlingspunkt, stint av tradisjon, gode minner og gamle venner. Festbanketten lørdag kveld var nærmest en slags sosial finale, men det var ikke lett å kåre noen vinner. Arne Solhaug, som hilste forsamlingen på vegne av Vegdirektøren, mente Hordaland måtte være bankettvinner. Men det var nok bare fordi han satt i nærheten av akkurat dem - støynivået var like øredøvende over hele det store restaurantlokalet på Pers Hotell. Her fikk alle lag sine diplomer, vinnerne sine pokaler, og et lykkelig overrasket damelag fra Buskerud tok i mot Fair-play pokalen under stor applaus.

De eneste som nok sturet under banketten, var herrelaget fra Troms. Til tross for iherdige forsøk, kom de aldri avgårde til Gol. Men det var også det eneste skuddet flystreiken fikk inn bak en fjellstø leder av arrangementskomiteen.

Neste år er det klart for det 24. Hallingkastet i SvBs regi. Tross eventuelle flystreiker...



Svein Arne Kirknes:

# Miljøditt og miljødatt

I de siste årene er jeg blitt bombardert med miljøord i alle varianter. Det er ikke det at jeg har noe i mot å ta vare på miljøet, men det hele er til å bli miljøforvirret av. For eksempel ble jeg for en tid siden utsatt for en «miljøpose». Miljøpose høres jo fint ut, men hva var nå egentlig det for noe? Det fant jeg aldri ut. Den var helt flat da jeg fikk den så jeg fant ikke noe miljø oppi den. Jeg brukte en haug miljøposer uten at jeg kunne se at miljøet ble noe bedre av det. Etter en lang indre ideologisk konflikt, tok jeg sjansen på å droppe miljøposen og fortsette å bruke den gamle bagen som jeg har brukt i snart ti år, selv om den ikke var miljømerket.

Så dukket begrepet «miljøtunnel» opp. Fra før visste jeg forskjellen på vegtunneler og jernbanetunneler, og forskjellen på fjelltunneler og løsmasse-tunneler. Lenge lurte jeg på om en miljøtunnel var en tunnel som miljøet skulle gå gjennom, eller om det var spesielt godt miljø inne i tunnelen. Men etter at jeg hadde kjørt igjennom et par miljøtunneler måtte jeg revurdere min antagelse. En miljøtunnel måtte derfor være en tunnel som gikk gjennom miljøet på samme måte som en fjelltunnel gikk igjennom fjell.

Men konklusjonen viste seg å være forhastet. Det var ikke mye miljø å skryte av der nede i jorda på utsiden av miljøtunnelen heller. Til slutt kom jeg over fasiten og fikk vite at miljøet var på jordens overflate over tunnelen. Da forstod jeg også hvorfor Holmestrand-tunnelen ikke var en miljøtunnel, for den går gjennom fjell og dessuten ikke under miljøet, men på siden av det. Skog- og fjellmark over eller på siden av tunneler har visst aldri hatt noe miljø, og tunneler på landet kan derfor ikke kalles miljøtunneler. Miljøtunneler utgjør en helt spesiell rase tunneler som kjennetegnes ved at det er hus over dem og et betonghvelv i taket. Det er bare der det er miljø.

Et annet uttrykk det gjemte seg mye mystikk bak, var «miljøprioritert gjennomkjøring». Umiddelbart trodde jeg at miljøprioritert gjennomkjøring hadde noe med prioritering av gjennomkjøringen å gjøre. Det måtte være å prioritere miljøet for de gjennomkjørende. Men ved nærmere undersøkelser, fant jeg ut at det var akkurat det det ikke var ment å være. Gjennomkjøringen ble ikke prioritert i det hele tatt, for de gjennomkjørende skulle snegle seg fram i lav hastighet, ofte over humper og i smale korridorer. Jeg fikk vite at det som skulle prioriteres var miljøet på bekostning av gjennomgangstrafikken. Men hvil-

*«Det er ikke det at jeg har noe i mot å ta vare på miljøet, men det hele er til å bli miljøforvirret av»*

*«Miljøtunneler utgjør en helt spesiell rase»*

*«Hvilket miljø skulle prioriteres?»*

*«Det er fristende å kalle en spade for en miljøspade»*

ket miljø skulle prioriteres? Det kunne umulig være det globale miljøet, for tiltakene førte som regel til høyere avgassutslipp til atmosfæren. Lokalbefolkningen fikk riktignok også økte avgasser ned i lungene, men på den annen side ville det forhåpentligvis bli mindre vegtrafikkstøy og barriereeffekt, og lokaltrafikken ville få bedre forhold. Men dersom lokalsamfunnets miljø virkelig skulle prioriteres, burde ikke da gjennomgangstrafikken fjernes, uavhengig av kostnader og ulemper utenfor tettstedet. Det ville vært litt av en prioritering av lokalsamfunnet. Det kunne derfor heller ikke være lokalsamfunnets miljø som ble prioritert.

Det eneste miljøet som da kunne bli prioritert, måtte være det omkringliggende. Det ble iallefall spart for å få flyttet en gjennomfartsåre til seg. Men dersom det var miljøprioritering, ville alle veger være miljøprioriterte fordi de ikke går et annet sted hvor de kunne forstyrre et annet miljø. Alle veger med biltrafikk ville da kunne smykke seg med tittelen «miljøveg». Det ble en fasinerende tanke, selv om den bar vanskelig å begripe for andre enn eksper-tisen.

Kanskje har prioriteringen ikke noe å gjøre med miljøet i det hele tatt. Det som blir prioritert, er ofte ett av følgende:

1. Kostnader. Et MPG-prosjekt faller som regel rimeligere enn en omkjøringsveg.
2. Saksbehandling. Tiltaket er enkelt å få aksept for og kan gjennomføres på relativt kort tid, sammenlignet med en omkjøringsveg.
3. Den lokale handelstands potensielle inntektsgrunnlag ved fortsatt maksimering av gjennomgangstrafikken. Dette gir igjen flere skattekroner i kommunenes pengeskrin.

Miljøprioritert gjennomkjøring burde derfor kanskje kalles «statsbudsjettprioritert gjennomkjøring», «handelslekkasjebeskyttet gjennomkjøring» eller «kommuneskatteinntektmaksimert gjennomkjøring». Personlig tror jeg at MPG egentlig skal bety «gjennomkjøring på lokalmiljøets premisser». Jeg kan ikke se at miljøet blir prioritert.

Miljøklisjeer selger tydeligvis godt, og det er ikke alltid like lett å kalle en spade for en spade. Det er fristende å kalle den for en miljøspade, fordi en gravemaskin forurenser så mye mer når den graver. Og så kan vi klassifisere miljøspaden vår som miljøprioritert graveredskap...



## Jubilanter:

### 50 år:

John A. Sommerstad	10/7
Hans Erik Rua	11/8
Ole H. Øverby	3/9
Svein Gilhuus	18/9
Anne-Karin Riise	27/9
Reidar Bollerud	3/11
Liv Pettersen	7/11
Brit Abelsen	12/11
Olav S. Bakke	14/11

### 60 år:

Kåre Hansen	11/9
Einar Sevre	2/10
Sigmund Grue	30/10

*Brobyggeren gratulerer hjertligst med vel overstått.*

## Takk

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

**Ove Hegna.**

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

**Hans Erik Rua.**

Hjertelig takk for gaver og blomster jeg fikk ved overgang til pensjonistenes rekke.

**Åse Jahren.**

Tusen takk for alle gaver og all oppmerksomhet i anledning min 50 års dag.

**Svein Gilhuus.**

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

**Ole H. Øverby.**

Takk for gavene jeg fikk på min 60 års dag - spesielt for gaven fra anlegget på E 18.

**Kåre Hansen.**

Tusen takk for oppmerksomheten i forbindelse med vårt bryllup.

**Guri og Bent Lobben.**

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

**Anne-Karin Riise.**

Hjertelig takk for alle gavene og all oppmerksomhet i anledning min 50-års dag.

**Brit Abelsen**

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 50-års dag!

**Liv Pettersen**

## Nytilsetninger:

Overing. **Lasse Berge**, Vegkontoret  
 Avd.ing **Hege Engja**, Vegkontoret  
 Inspektør **Jan Erik Green**, Biltilsynet  
 Drammen  
 Fullm. **Nina Johnsen**, Biltilsynet  
 Kongsberg  
 Fullm. **Ranveig Dokka**, Biltilsynet  
 Kongsberg  
 Oppsynsm. **Tom Erik Aannestad**,  
 Område II  
 Kontrolling. **Vidar Folke Skogseide**,  
 Bruseksjonen  
 Prosjektleder **Kai Midtskogen**, Rv.11  
 prosjektet  
 Info.konsulent **Helge Hasselgård**, Veg-  
 kontoret

*Vi ønsker velkommen til oss.*

## Sluttet:

Overing. **Gunnar Sauve**  
 Oppsynsmann **Morten Finnerud**  
 Fullm. **Nina Michaelsen**

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

## Pensjonerte:

<b>Kåre Reiersgård</b>	1/6
<b>Aslaug Berg</b>	1/7
<b>Arne Kristoffersen</b>	1/8
<b>Olaf Ruud</b>	1/9
<b>Thorleif Haugen</b>	1/9
<b>Åse Jahren</b>	1/9
<b>Aud Fjellbekk</b>	1/11
<b>Harald Syversrud</b>	1/11

*Vi takker for innsatsen og ønsker alt godt i den nye tilværelsen.*

## Ny Informasjonsmedarbeider

**Helge Hasselgård** (29) er tilsatt i et to-årig engasjement ved informasjonsseksjonen.

Om personlige forhold kan vi avsløre at han er bosatt på Tofte, er gift og har to små gutter. På sin vei til og fra jobben, befinner han seg bak rattet i sin Volkswagen Jetta.

Vår nye medarbeider er utdannet cand. mag. fra Universitetet i Oslo med mellomfag i medier og kommunikasjon med vekt på informasjonsfag og mellomfag i statvitenskap.

Tross sin relativt unge alder, har han også rukket innom ulike jobber innen media-bransjen. Her kan nevnes fri-

landsjournalist og produsent i NRK radio, journalistjobb i Indre Smaalenenes Avis og han har dessuten produsert lydavis for blinde.



Før Helge startet i jobb hos oss, var han ansatt som informasjonsassistent i Barne- og familiedepartementet, der han arbeidet med en rekke ulike oppgaver innen informasjonsfaget.

Vegkontorets informasjonsseksjon har med dette fordoblet bemanningen, noe som forhåpentligvis vil gi seg utslag i form av bedre informasjon, både internt og eksternt i etaten.

WB

**God  
jul**

og

**Godt  
nytt  
år**

*ønskes alle våre  
lesere!*