



Statens vegvesen  
Buskerud

# Brobyggeren

Nr. 1 - mars 2000 / 30. årgang



30 år



## Brobyggeren

### Bedriftsblad

for Statens vegvesen Buskerud  
Nr. 1, mars 2000  
30. årgang

### Redaktør

Kjell Wold  
Telefon: 32 21 45 47  
Mobil: 90 09 48 86  
kjell.wold@vegvesen.no

### Redaksjon

Inger Lise Sagmo  
Telefon: 32 21 45 48  
Kjersti Danielsen  
Telefon: 32 21 45 45

### Redaksjonsråd

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Erik Lysenstøen

### Grafisk produksjon

Layout og repro:  
Jorunn Ebbestad Brun  
Trykk:  
Saturn Trykk as  
Opplag 1600

### Utgiver

Statens vegvesen  
Buskerud vegkontor,  
Tollbugt 2  
3044 Drammen  
www.vegvesen.no/buskerud

### Foto på omslaget

30 år med Brobyggeren  
Foto: Inger Lise Sagmo

### Neste nummer

Mai



FOTO: KJELL WOLD

## Første- inntrykket

med. Slike spørsmål skal ikke betraktes som utidig innblanding, men vi skal være glade for at noen faktisk ser hva vi gjør og lurer på hvorfor. Jeg har tenkt å spørre mye hvorfor i tiden framover.

**J**eg har nå vært vegsjef i noen få uker og har fått mange førsteinntrykk - de aller fleste er positive. Det som har gjort sterkest inntrykk er all den samlede erfaring og kompetanse som sitter i veggene her på vegkontoret og ellers rundt om i fylket. Jeg har grovt regnet at det totalt er 4-5 000 års vegvesen-erfaring her i Buskerud, og det er godt å vite for en "fersking" som lurer på det meste.

Et sterkt inntrykk er også mangfoldet i oppgaver det jobbes med. Det registreres, tegnes, analyseres, vaskes, brøytes, strøs, diskuteres, skrives, beregnes, arkiveres, trykkes, graves, stikkes, telles, kjøres, sprenge, informeres, utbetales, planlegges, forberedes osv. - og jeg kunne sikkert nevne minst 100 arbeidsprosesser til som utføres daglig. Dette mangfoldet sier noe om den samlede kompetansen som finnes i Vegvesenet, og denne ressursen skal vi være stolte av, ta vare på og utvikle videre.

I tiden framover med omstilling, omorganisering og effektivisering er det viktig å ha fokus på om vi bruker all den erfaring og den kompetanse vi har på riktig måte. Alle må vi tenke igjennom om vi gjør de riktige tingene og om vi gjør de på riktig måte. Vi må også bry oss om våre kollegaer - om de gjør riktige ting og på riktig måte. Jeg vil at alle skal ha lov til å stille spørsmål, både om egne og andres prioriteringer. Vi trenger disse spørsmålene, da må vi i hvertfall begrunne og tenke igjennom hva vi driver

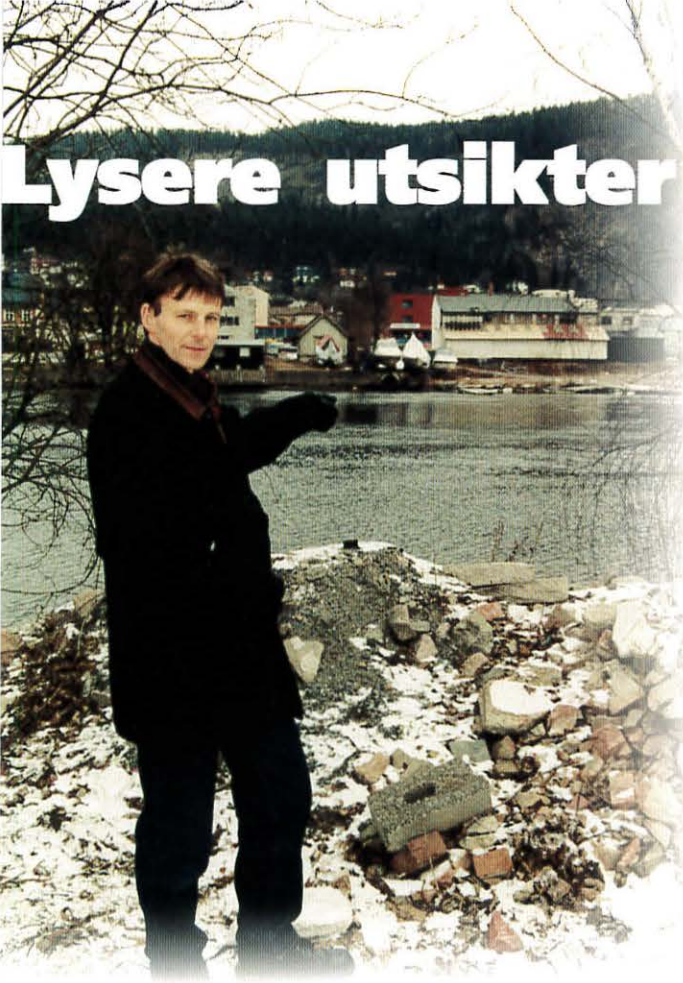
Et annet inntrykk jeg har er at det jobbes jevnt og trutt i hele organisasjonen, det ser ut som de fleste har mye å gjøre - kanskje litt for mye for enkelte. Jeg registrerer også at noen har litt lite å gjøre. Det er ikke alltid lett å fordele arbeidet rettferdig og slik at det er paselig å gjøre for alle, men det blir en stor utfordring framover i arbeidet med omstilling og effektivisering og også sette fokus på arbeidsbelastning. Både for høy og for lav belastning kan føre til mistriivsel og i verste fall til helseproblemer og utbrenthet. Inntrykket mitt er at trivselen stort sett er god og at det er mye humor mellom veggene, men det er ikke alle som føler at dagene er like positive og mange føler nok utrygghet for hva morgendagen vil bringe.

Jeg håper at mange av mine førsteinntrykk er riktige, jeg vil legge stor vekt på at vi skal ha stor takhøyde framover, slik at det blir klima både for å stille kritiske spørsmål, snakke om tunge tanker, slå av en spøk og slippe latteren løs. Bare på den måten kan vi ivareta og utvikle oss selv, hverandre, mangfoldet og arbeidsgleden.

Jeg er spent på fortsettelsen!

*Eva Soler*

# Lysere utsikter for sentrumsringen



Prosjektleder Bertil Horøli viser hvor Øvre Sund bru skal bygges. I bakgrunnen ses Bragernesåsen, og sykehuset ligger like utenfor høyre bildekant.

- Det mest positive som er kommet ut av møtene med Drammen kommune er at vi nå har en god dialog. Vi har mange felles interesser og oversikt over hva vi er enige om når det gjelder Kreftings gate og Øvre Sund bru, sier vegsjef Eva Solvi. Hun er fornøyd med utviklingen i Vegpakkesaken og forholdet til Drammen kommune.

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

## Vil forskottere Kreftings gate

Et nytt moment i saken er Drammen kommunes intensjonsavtale med NSB og Union Eiendom AS om forskottering av Kreftings gate-utbyggingen. En forskotteringsavtale må behandles i departement og Storting før det kan bli en realitet.

- Vi synes dette initiativet er positivt, og signalene fra de andre partene er også positive, sier Eva Solvi.

- Drammen kommune har ytret ønske om byggestart i Kreftings gate allerede i siste kvartal i år. Er dette praktisk mulig?

- Pr. i dag har vi ingen ferdig reguleringsplan. Vi må også utarbeide byggeplaner og anbudsgrunnlag. Å tro at vi kan begynne byggingen i år er ikke realistisk, sier Eva Solvi.

I februar og mars har vegsjefen vært i flere Vegpakkemøter - både med Drammen kommune, Vegdirektoratet og samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll sammen med kommunen og fylkeskommunen. Bakgrunnen for disse møtene er at Stortinget har pålagt Statens vegvesen Buskerud og Drammen kommune å utarbeide en omforent og oppdatert framdriftsplan for gjennomføring av hovedvegutbyggingen i Drammensområdet.

Statens vegvesen Buskerud presenterte rundt nyttår en vurdering av alternativer for de to delprosjektene Kreftings gate og Øvre Sund bru, som sammen med parsell Bragernes og eksisterende vegnett skal utgjøre Sentrumsring Drammen. Vurderingen er et ledd i arbeidet med miljørevisjon av reguleringsplanen for Øvre Sund bru og Kreftings gate fra 1985.

To rapporter ble sendt på forhåndshøring til kommunen. Rapporten om Øvre Sund bru er relativt detaljert, og inneholder blant annet flere alternativer til hvor mange kjørefelt brua skal ha og hvilke løsninger vi skal velge for gående og syk-

lende. Drammen kommune har i teknisk hovedutvalg vedtatt at de ønsker en løsning med fire kjørefelt, samt fortau på begge sider.

I begynnelsen av mars ble en arkitektkonkurranse for utforming av brua lyst ut. Hvilke firma som får anledning til å delta, skal være klart innen 13. april. Selve konkurransen skal foregå i perioden 2. mai til 26. juni i år.

## Flere traséalternativer for Kreftings gate

Rapporten om Kreftings gate er mindre detaljert og omhandler traséalternativer. Ett av alternativene er å legge ny veg i eksisterende Kreftings

- Hvis alt går på skinner, det vil si at forkotteringsplanene godkjennes, at vi får nødvendige statlige bevilgninger og at arbeidet med regulerings- og byggeplaner går uten betydelige hindre, er det muligheter for at Kreftings gate og Øvre Sund bru kan stå ferdig i 2005, mener vegsjefen.

Et alternativ som Statens vegvesen Buskerud skal se nærmere på nå, er å bygge Kreftings gate og Konnerudnedføringen i to trinn. Første trinn i Kreftings gate vil da i hovedsak dreie seg om betongtunnel under jernbanen og tilknytning til Bjørnstjerne Bjørnsons gate og Grønland.

- Sammen med Øvre Sund bru og nedre del av Konnerudnedføringen vil vi da ha en sentrumsring som henger sammen og er koblet til ny E 134, forklarer Eva Solvi.

I E 18-saken er det ingen endringer. Her har vegsjefen signalisert at Statens vegvesen Buskerud står ved klagen på Drammen kommunes bygge- og deleforbud langs dagens motorvegbru.

gate og i undergang under jernbanen - tilnærmet likt den regulerte løsningen fra 1985. Dette er det alternativet Drammen kommune ønsker skal bygges. Et annet alternativ ligger sør for jernbanen, på området der NSBs godsterminal i dag befinner seg, og krysser Sørlandsbanen sammen med fremtidig Konnerudnedføring. Statens vegvesen Buskerud ønsker å ta med begge alternativene i reguleringsplanarbeidet.

Et forprosjekt med vurdering av mer detaljerte løsninger pågår nå. I dette arbeidet vurderes blant annet utforming av jernbaneundergangen, kryssløsninger, tilrettelegging for gående og syklende og antall kjørefelt med videre.

# HVIT

# vegmerking på IS

**Annerledeslandet Norge synes fortsatt det er mest kuult med gult. Som eneste land i Europa vil vi fortsatt holde på den gule midstripa. Planene om overgang til ensfarget, hvit vegmerking er lagt på is inntil videre.**

TEKST: KJELL WOLD

FOTO: CHRISTIAN STRAND

Statsråd Fjærvoll satte litt overraskende på rødt lys for disse planene 7/1 i år. Og begrunnelsen var: "Etter en samlet vurdering er jeg likevel kommet til at det ikke bør gjennomføres en overgang fra gul til hvit vegmerking nå. Det skyldes først og fremst at jeg ikke finner de trafikksikkerhetsmessige konsekvenser av en overgang til et enfargesystem betryggende belyst." Samferdselsministeren redegjør nærmere for dette i behandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011 i Stortinget til våren.

Etter fem års utredninger fra 1992, en lang og grundig høringsrunde i 1998 og tett samarbeid mellom departement og direktorat i 1999 om planlegging av overgang til hvit vegmerking i løpet av 2000 og 2001, ble det plutselig bråstopp i januar i år. Overingeniør Bjørn Skaar ved Statens vegvesen Buskerud ledet utredningsarbeidet om hvit vegmerking. Vegdirektoratet sluttet seg til gruppens anbefalinger og i høringsrunden var et stort flertall instanser positive til overgangen.

- Begrunnelsen for å utsette overgangen kan virke som en diskvalifisering av det grundige utredningsarbeidet som er gjort, sier Skaar i en kommentar. Han er også overrasket over departementets beslutning og begrunnelse, siden departementet selv lenge virket positive til overgangen. Utredningsarbeidet har likevel ikke vært bortkastet. Bjørn Skaar er tilfreds med at

vegmyndighetene på Island fant rapporten god nok til å endre sin fargebruk på midtlinjer fra gult til hvitt. Så nå blir Norge stående som enda mer alene om denne saken i Europa.

Etter avsluttet høringsrunde i 1998 skriver departementet 11/2 - 99, at "vi slutter oss til direktoratets faglige tilrådning om overgang til helhvitt vegmerking, ettersom det på lang sikt kan føre til positive effekter for trafikksikkerhet, miljø og kostnader." Vegdi-

rektoratet brukte mye av fjoråret til å utarbeide detaljerte planer om overgangen til hvit vegmerking i 2000 og 2001, både med hensyn til praktisk gjennomføring og omfattende informasjonskampanjer. Departementet fulgte opp sin positive holdning til omleggingen også senere i fjor. I brev 29/6 - 99 skrev departementet, at de til tross for at de ikke var helt tilfreds med direktoratets vurderinger av trafikksikkerhetsmessige konsekvenser i overgangsfasen, likevel kunne akseptere at Vegdirektoratet gjennomfører omleggingen fra gul til hvit vegmerking.

Et nytt brev fra departementet til direktoratet 23/11 i fjor tyder heller ikke på at holdningen til den planlagte omleggingen var endret. Men det var den altså. Fra høringsuttalelsene om vegmerke-omleggingen kan nevnes følgende: Av 128 tilsendte instanser var det 59 som uttalte seg. 39 sa ja til omlegging, ni sa nei og ni vet ikke, det vil si ingen merknader.

Disse var positive: Vegkontorene, de fleste kommuner og politidistrikt, transport- og bilorganisasjoner. De to forskningsinstansene Sintef og TØI var uenige, den første for, den andre mot. De "tyngste" motstanderne til hvit vegmerking var ellers NAF, Trygg Trafikk, Norges Forsikringsforbund og Autoriserte trafikkskollers Landsforbund.

Prosjektleder for utredningsarbeidet om overgang fra gul til hvit vegmerking, Bjørn Skaar, er overrasket.



*Første desember 1999 passerte siste betalende bilist bomanlegget på E 16 ved Skaret i Hole. Tre måneder senere er bomanlegget borte, vegen skal legges om og "Utsikten" blir parkeringsplass for naturlade vegfarende.*

## "Bortebom" på Skaret

TEKST OG FOTO:

KJELL WOLD

- Det første vi gjorde etter at bomen var lagt ned var å fjerne buene for å unngå hærverk, forteller overingeniør og prosjektleder Odd Nygård. Utbyggings- og produksjonsavdelingen ved Statens vegvesen Buskerud samarbeider både om rivejobben og omleggingen av vegen i vel 700 meters lengde.

### Ferdig til sommeren

Midt i januar i år startet arbeidet med å rive taket på bomanlegget. Det tok vel to uker. Deretter ble betongfundamenter og annet bomutstyr fjernet. Nå står bare kontorbrakken igjen til bruk under anleggsperioden, som trolig vil vare ut sommeren 2000.

- Omlegging av vegen betyr blant annet at vi retter ut og forbedrer en del

av svingene noen hundre meter sør for bomstedet. Forbi selve bomområdet legges vegen mer inn mot fjellet. Mellom den nye vegen og parkeringsplassen på utsikten skal det bygges en halvannen meter høy og hundre meter lang støyvoll, forteller Odd Nygård.

### Miljøvennlig

I løpet mars starter sprengingen av om lag 10 000 kubikkmeter fjell. Fra da av og fram til den nye veggstrekningen står ferdig til sommeren blir trafikken forbi anleggsområdet lysregulert og avviklet i ett kjørefelt. Bare i helgene blir vegen åpen for vanlig tovegs trafikk.

Dette vil føre til at trafikkavviklin-



*Siste dag på bommen, vemodig farvel for Karin Sette.*

gen går tregere forbi anleggsområdet og køer må påregnes.

- Vi ønsker at dette samarbeidsprosjektet mellom produksjons- og utbyggingsavdelingen i Buskerud skal bli et miljøvennlig byggeprosjekt. Vi gjenbraker store mengder asfalt og knuser pukk på stedet fra fjellet vi sprenger ut. Dermed reduserer vi transporten til et minimum. Fra det brede bomområdet på Skaret skal vel 6 000 kvadratmeter asfalt fjernes. Hele ombyggingsprosjektet er beregnet å koste vel syv millioner kroner.



*Skaret-bommen sommeren 1999.*

*Skaret-bommen borte i februar 2000, prosjektleder Odd Nygård, sier omlegging av vegen er i rute.*

# Statens vegvesen Buskerud på sidelinjen

- uklart informasjonsansvar under Bragernesulykken

*Høsten 1999 tok informasjonstjenesten i Statens vegvesen Buskerud initiativ til en evaluering av informasjonsflyten under og rett etter Bragernesulykken. Rapporten som nå foreligger slår fast at informasjonen til de sterkest berørte naboene og trafikantene var for dårlig den første tiden etter ulykken. Hovedårsaken synes å være at det ikke var klart hvem som var ansvarlig for å informere.*

TEKST: KJERSTI DANIELSEN  
FOTO: KJELL WOLD

- En evaluering som denne innebærer at informasjonsarbeidet må vurderes mot en målestokk, sier rådgiver Terje Solheim fra Nite kommunikasjon as, som foretok evalueringen. - For statlige virksomheter finnes det en slik målestokk i «Hovedprinsipper for statlig informasjonspolitikk». Der finner du fem prinsipper som gjelder for all statlig virksomhet, og at de blir etterlevd er ett av vilkårene for at etatene skal få bevilgninger over statsbudsjettet, sier Solheim.

## På sidelinjen

Evalueringen konkluderer med: «Selv om en tar de ekstraordinære forholdene ved Bragernesulykken med i betraktningen, er det klart at hovedprinsippene for statlig informasjon bare ble oppfylt i begrenset grad.»

- Det er ingen ting som tyder på at Statens vegvesen Buskerud ikke var i stand til å løse informasjonsoppgavene på en profesjonell og etisk forsvarlig måte, som **prinsippet om lederansvar** tilsier, sier Terje Solheim.

- Problemet ligger i at Vegvesenet ble stående på sidelinjen, mener han.

## Frustrerte naboer

Manglende informasjon til naboer og trafikanter kan føres tilbake til at Vegvesenet står utenfor den organisasjonen politiet setter sammen i krisesituasjoner. Når en hendelse oppstår har politiets redningsledelse ansvar for å kalle sammen de personer de mener det måtte være bruk for. Statens vegvesen Buskerud inngikk ikke i en slik krisegruppe.

Det var lenge uklart for naboene hvem som hadde ansvaret for å holde dem informert om situasjonen - om når de kunne reise hjem, om de kunne spise og drikke det de ville på hotellet og så videre. De savnet også én person å forholde seg til.

- Mangelen på informasjon skapte usikkerhet og frustrasjon blant de evakuerte naboene, forteller Solheim. Konsekvensen var at Statens vegvesen Buskerud i ettertid måtte bruke relativt mye ressurser på å gjenopprette et godt forhold til naboene.

## Oppfattet ansvaret ulikt

Det virker som om de involverte partene oppfattet ansvaret for naboene slik:

Politiet: Naboene er vårt ansvar de første 24 timene, deretter overføres ansvaret «automatisk» til kommunen.

Drammen kommune: Statens vegvesen har byggherreansvaret og burde derfor også ta ansvar for de evakuerte. Kriseledelsen i kommunen hadde ikke kjennskap til noen 24-timers regel slik politiet hevdet.

Statens vegvesen: Vi tar vanligvis det fulle ansvar for anleggets naboer, men fikk beskjed fra politiet om at naboene var evakuert og ble tatt hånd om.

Med godt utarbeidede rutiner og et samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet og Drammen kommune for hvordan naboer til anlegg skal behandles i krisesituasjoner, kunne situasjonen vært annerledes. Dette er også nødvendig slik at den som tildeles ansvaret kan planlegge, for eksempel

med hensyn til bemanning, og kan øremerke en person til å ta seg av evakuerte naboer.

## Lite informasjon til Vegtrafikkentralen

Ulykken skapte umiddelbart kaos i ettermiddagstrafikken rundt Drammen og på E 18. Trafikanter ble dermed en viktig målgruppe for informasjon.

I perioden fra kl. 16.03 til 18.30 ble det formidlet lite informasjon til trafikanter via Vegtrafikkentralen. Årsaken var at de fikk liten tilgang på informasjon fra politiet og Statens vegvesen.

- Igjen var problemet for Statens vegvesen at de ble stående på sidelinjen i forhold til det operative ansvaret, sier Solheim.

I ettertid etterlyser Statens vegvesen Buskerud mer tillit fra politiet, og mener trafikkavviklingen ville gått lettere dersom samarbeidet hadde vært bedre. Vegvesenets kontaktperson mot Vegtrafikkentralen mener at Vegvesenet burde ha etablert en kontakt med politiet som kunne fungere som en «forbindelsesoffiser» mellom politiet, Vegvesenet og Vegtrafikkentralen.

## Trenger regler for krisekommunikasjon

Flere av Vegvesenets egne tilsatte var tilstede da eksplosjonen fant sted. Rundt kl. 16.00, det vil si omtrent et kvarter etter eksplosjonen, fikk man samlet alle, og det ble gitt instruks om



at: «Dette er en politisak. Vi har ingen kommentar.» Rapporten fra Nite kommunikasjon forteller at journalistene fikk en vanskeligere oppgave etter at «munnskurven» ble innført i Statens vegvesen Buskerud. Vegvesenet på sin side, opplevde situasjonen som enklere.

De tilstedeværende forholdt seg til Vegvesenets strategiske informasjonsplan som sier at man kan uttale seg om sitt eget ansvarsområde. I praksis betyr det at de fleste mediehenvendelser ble kanalisert til prosjektleder før vegsjefen kom til ulykkesstedet.

Rapporten viser at Statens vegvesen Buskerud mangler spesielle instruksjoner for mediehåndtering i krisesituasjoner. Da bør den vanlige informasjonsplanen falle bort, og det bør isteden innføres ekstraordinære regler som setter klare grenser for hva representanter for Vegvesenet kan uttale seg om i media.

### Ønsker bedre samarbeid

I Statens vegvesens håndbok 189, Trafikkberedskap. Håndtering av

hendelse på veg, legges det vekt på at det bør opprettes et nært samarbeid med politiet og andre etater for at hendelser på veg skal fungere best mulig. Det heter også at: «Ved større ulykker/katastrofer vil det være en stor fordel kommunikasjonsmessig å samle politiet og Vegvesenet i en felles operasjons- og redningssentral dersom dette er mulig.»

Under Bragernesulykken satt de tre viktigste aktørene: Statens vegvesen, Drammen kommune og politiet i hver sin «krisegruppe», med løpende

kontakt med hverandre. Statens vegvesen hadde også et godt samarbeid med sin entreprenør Selmer ASA. Statens vegvesen tror at en bedre informasjonsflyt kunne vært sikret med en felles krisegruppe. For eksempel avholdt politiet pressekonferanse uten å underrette de andre partene.

Rapporten fra Bragernesulykken skal i nærmeste tid drøftes med de andre involverte. Statens vegvesen håper at bedre rutiner for informasjon kan utarbeides i samarbeid med Drammen kommune og politiet.

### “Nyttig og positivt”

- Rapporten setter fokus på viktige sider ved kommunikasjon, informasjon og samarbeid i slike krisesituasjoner. Det er veldig positivt at en slik undersøkelse ble laget. Den gir også et godt grunnlag for bedre samarbeid med kommune, politi og andre uttrykningsetater ved slike spesielle hendelser, sier utbyggingssjef

Svein Olav Thorvik i en kommentar. Han tror rapporten også gjør Vegvesenet enda mer bevisst på sine forskjellige roller ved en slik stor ulykke, rollen som vegeier, byggherre og så videre. - Vi kan trekke flere nyttige lærdommer av denne rapporten, sier Thorvik.



Willy Bakken har vært redaktør av Brobyggeren i 19 av de 30 åra den har eksistert. Til venstre holder han den aller første Brobyggeren, til høyre fjorårets siste utgave.

## Fra venstrehåndsarbeid til profesjonelt blad

- Den opplevelsen jeg husker best fra min tid som redaktør av Brobyggeren var nok da jeg reiste ut for å ta bilder av Nøsteelvbua i Hokksund som hadde rast sammen under vekten av en lastebil - utstyrt med fotobag med klistremerke der det sto Brobyggeren. Det falt et par vittige kommentarer der, medgir Willy Bakken. Han var redaktør i 19 år og ble dermed etter hvert, og er kanskje fortsatt for mange, Herr Brobyggeren i egen person.

# 30 år

## med

TEKST OG FOTO:  
INGER LISE SAGMO

profileringsmagasin for Statens vegvesen Buskerud i tillegg til å være et bedriftsblad for de tilsatte.

4/89

- God på illustrasjonsfoto



Lederen for "Vegvesenets hemmelige tjenester", Jan Wamstad, har gitt både seg selv og medarbeiderne munnkurv, når emnet automatisk trafikk kontroll bringes på bane.

**A** lage Brobyggeren har ifølge Willy Bakken vært en artig arbeidsoppgave, selv om det til tider har vært tungt.

- I begynnelsen baserte vi oss på at vi skulle få inn stoff fra alle deler av etaten - de som hadde stoff skulle i størst mulig grad skrive det sjøl. Dette var ikke alltid like enkelt. Det at folk så bort når de møtte meg i gangen, fordi de hadde dårlig samvittighet for artikler som manglet, ble etter hvert en litt kjedelig måte å omgås folk på, sier han med et smil.

Ikke alle oppdrag har vært like fornøyelige. Under bruåpningen på Nore-sund i 1994 var det skikkelig OL-temperaturer og slett ingen fornøyelse.

- Men den heftigste opplevelsen som Brobygger-skrivent hadde jeg da jeg laget reportasje om Utrykningspolitets arbeid og var med på oppdrag på E 18. Da gikk det fort, da! husker Willy Bakken!

### Informasjon venstrehåndsarbeid

- Informasjonsarbeid og produksjon av Brobyggeren var lenge venstrehåndsarbeid, slår Willy Bakken fast. Dette var oppgaver som ble gjort når de egentlige arbeidsoppgavene var unnagjort. Og når artiklene ble

skrevet på skrivemaskin, og titlene satt med datidens lettra-set-bokstaver, er det forståelig at ting tok tid. Det var en enorm framgang da skrivemaskin med kulehode og rettetast ble tatt i bruk, ifølge den tidligere redaktøren.

- Målet var i begynnelsen å lage fire utgaver pr. år, men i de første årene ble det av og til bare ett nummer, forteller Willy Bakken. Buskerud fikk bedriftsblad samtidig som mange andre fylker. Slått av Veggen og vi, som i år utgis for 39. år, og Telemark og Troms' blader som i år er av årgang 32, er Brobyggeren blant de eldste.

### Med på utviklingen

Både Brobyggerens innhold og utseende har endret seg betydelig. Den første utgaven besto av 14 sammenstiftende, hvite A4-ark. Snart ble bladet et hefte i A5-format, og slik så det ut fram til 1982, da den fikk det formatet den har i dag. Fargebilder i bladet har kun vært brukt de siste seks-sju årene. Innholdsmessig har de mest interne historiene forsvunnet, og meldinger og praktiske opplysninger har også etter hvert utgått som Brobyggerstoff. Sistnevnte var en naturlig følge av at meldingsbladet Kråkeposten ble opprettet i 1991. Brobyggeren har etter hvert også utviklet seg til å bli et



Mange lesere

I en intern spørreundersøkelse som informasjonstjenesten gjennomførte høsten 1999, svarte henholdsvis 21 og 63 prosent at de synes Brobyggeren er **svært bra** eller **bra**. Dette tyder på at bladet vårt i stor grad faktisk oppfyller den funksjonen det er tiltenkt da første utgave kom i 1971, nemlig å være en brobygger mellom tilsatte ute og inne, mellom avdelinger og fagmiljøer. I år fyller Brobyggeren 30 år, noe vi markerer ved å presentere noen artige klipp fra tidligere års utgaver.

1/85

Praktiske tips i Brobyggeren  
Slik hankses du med sjefen

Alle har noen over seg. En måte å gjøre jobben slik at ledelsen blir fornøyd, er å behandle overordnede korrekt.

4/77

Julehilsen fra vegsjefen

De utgavene av Brobyggeren som har kommet ut rundt juletid har som regel innholdt en hilsen fra vegsjefen. Svein Nesje uttrykte seg i Brobyggeren 1977 på en måte litt utenom det vanlige:

- Reformer i lokalforvaltningen.
- Norsk Vegplan.
- Norsk Vegplan II.
- Fylkesplan.
- Fylkets samferdselsplan.
- Norsk Samferdselsplan.
- Ny Planleggingslov.
- Lov om Miljøvern.
- Arbeidsmiljøloven.
- De ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet.
- Langtidsplan for Statens vegvesen.
- Reformer i biltilsynet.
- Overskridelser.



Hjelp!

Får jeg lov til å ønske alle ute i driften, ved vegkontoret og ved biltilsynet en riktig god jul mens jeg ennå er noenlunde tilregnelig!

# Brobyggeren

Derfor har engelske Bureau og Business Practice publisert ti tips om hvordan man behandler sin overordnede:

2/76

## Soga om Svein Den Store

Den samme Svein Nesje, vegsjef i Buskerud i perioden 1963-1978, var mildt sagt en markant person. I 1976-78 var den populære føljetongen "Soga om Svein den store" å lese i Brobyggeren - skrevet av Jørn Gjensted, alias Jørund Skald. Her er et lite utdrag:

1. Gi høyest prioritet til oppdrag som kommer direkte fra sjefen.
2. Vær pålitelig og stabil. Sjefer liker å vite hvor de har sine ansatte.
3. Få unna papirarbeidet til avtalt tid. Det er ett av kriteriene på effektivitet.
4. Forsøk ikke å gjette deg til svaret når du får et spørsmål. Vis i stedet at du vet hva du snakker om.
5. Dersom du gjør feil, informer din overordnede umiddelbart.
6. Kom aldri trekkende med utflukter eller unnskyldninger når du gjør feil. Legg ikke skylden på dine underordnede og - fremfor alt - skyld ikke på sjefen.
7. Kom stadig med råd og tips og bli ikke overrasket når din overordnede tar æren for dine forslag.
8. Din sjef ser antakelig på deg som du ser på dine underordnede. Tenk på det når du forsøker å forstå din sjef.
9. Kom ihu at det er din sjef som er den fremste autoritet når det gjelder å vurdere din fremgang.
10. Ta ikke kritikk personlig.

Svein den store vart ein mann kalla. Han var av Noregs konge sett til å syte for vegstellet i Buskrike, og det var ei ovande stor oppgave som kravde manns mot og mange menn. Difor hadde Svein med seg mange hovdingar og sveinar på garden sin i Drammen, ja jamvel ein stor hird spreidd kring i heile Buskrike og.

(...) På garden til Svein var nokre av hovdingane større enn dei andre. Den største av dei alle heitte Trygve Driftar. (...) Ein annan stor hovding var Olav Planskipar. (...) Med seg hadde Olav ein hovding dei kalla Thomas. Sveinane til Olav og Thomas var særst gode teiknarar og spåmenn. Dei var difor sende kring i Buskrike sumarstid for å sjå seg godt om. Og medan vinterkulda knaka i gardsveggane og kaldvinden hufsa kring husnova, sat dei ved åreilden på garden og teikna dei dei trudde dei hadde sett. Desse teikningane vart kalla planar, og ingen lika dei.

Del I:

# "Frykter E 134 først blir ferdig i 2019"

*Høsten 2001 blir ny E 134 Drammen-Mjøndalen åpnet. Det betyr trolig 10.000-12.000 færre biler gjennom byens sentrumsgater. For 17 år siden så utsiktene til en ny europaveg utenom Drammen sentrum langt dystre ut.*

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

22. mars 1983 kom byplankontoret i Drammen med følgende hertesukk til den politiske behandlingen av revisjonen av Norsk Veiplan for periodene 1985-89 og 1990-93:

"Med den bevilgningstakt som er antydnet til riksveganlegg i Drammen kan det bety at ny E 134 (da E 76) først vil være ferdig i ca. år 2019, det vil si om 36 år."

Slik gikk det heldigvis ikke, blant annet takket være Vegpakke Drammen. Men det sier mye om hvor lave årlige rammer til riksveginvesteringer i Drammen og Buskerud var i store deler av 80-årene. Vegplanbehandlingen la også grunnlag for søknaden om å forlenge innkrevingsperioden på Kjellstadbommen til etter at motorvegbrua (E 18) var nedbetalt. I 1987 sa Stortinget ja til å la Kjellstadbommen stå fram til 2001 for å finansiere ny E 134 gjennom byen og ny veg til Konnerud.

Men spirene til det som ble vegsjefens forslag til en finansierings- og utbyggingsplan for nytt, fremtidig vegnett i Drammen, Vegpakke Drammen, i august 1991, ble sådd allerede på 1970-tallet. Det såkalte Vegplan II-utvalget hadde på siste halvdel av 70-tallet lagt fram forslag til nytt hovedvegnett i og utenom Drammen. Etter grundige vurderinger av 12 forskjellige hovedalternativ til nytt vegsystem i og gjennom byen nord og sør for Drammenselva ble fire hovedalternativ plukket ut.

Vegplan II-utvalgets innstilling ble lagt fram i mars 1979 med følgende hovedpunkter:

- Ny E 134 Drammen-Mjøndalen bygges i lang tunnel i Strømsåsen fra Bangeløkka til Gulskogen og åpen trasé i åsen videre vestover mot Mjøndalen.
- Eksisterende Konnerudgate knyttes til ny E 134 der tunnelen kommer ut.
- Ny Konnerudgate bygges for å ta trafikken ned til Strømsø via morenelinjen på Smithestrom og ned til Grønland ved Øvre Sund.

Drammen bystyre sluttet seg til denne prinsippløsningen 28. oktober 1980 og ba samtidig vegmyndighetene om lov til å finansiere de nye vegene med fortsatt innkreving av bompenger på Kjellstad. Det fikk de som kjent ja til i 1987.

Revisjonen av vegplanene på 80-tallet brakte også fram ny erkjennelse og nye planer om å gjøre noe med de stadig økende interne og regionale trafikkproblemene i Drammen, ikke bare gjennomgangstrafikken. Parallelt med planlegging av nye europaveger gjennom byen og utenom sentrum ønsket Drammen også nye grep om lokal- og regiontrafikken, som utgjør nær 80% av trafikkmengden i byen. Ny sentrumsring på begge sider av elva, ny bru ved Øvre sund, planfri kryssing av jernbanen på Grønland og ny veg fra Konnerud utenom Nybyen var de viktigste elementene for å avlaste bybrua og sentrumsgatene rundt torgene på Bragernes og Strømsø.

Det var stort politisk flertall i Drammen gjennom hele perioden fra midt på 70-tallet og fram mot slutten av 1980-årene om disse hovedløsningene, men mot slutten av 80-tallet tårnet uværskyene seg opp, da diskusjonen om ny trasé for Konnerudgata og Transportplanen for Drammen tok fart.

## Utskjelt bom og pakke - bra for Drammen

Til tross for at den mye omtalte og utskjelte Kjellstadbommen først blir lagt ned 31. desember 2001, over ti år etter at E 18 motorvegbrua var nedbetalt, og til tross for en trang fødsel for Vegpakke Drammen, med dens svakheter, startvansker og barnesykdommer, kommer vi likevel med følgende påstand:

Uten Kjellstadbommens "forlengede liv" og Vegpakke Drammen ville alt gått så meget verre med nødvendige vegutbygginger og sårt tiltrengte miljøforbedringer i Drammen. Og når sant skal sies kan Drammen takke Lier for at Vegpakke Drammen tross alt er godt i gang og at to store prosjekter åpnes i 2001 og 2002. To prosjekter som samlet vil fjerne minst 20.000 biler fra dagens sentrumsgater i Drammen.

Det sansynlig eneste reelle finansieringsalternativ da Stortinget godkjente Kjellstadbommens forlengelse i 1987 og Vegpakke Drammen i 1993/94, en bomring rundt Drammen, virket like politisk umulig på 80-tallet som i dag. Vår konklusjon blir derfor: Det beste med Vegpakke Drammen er at det ikke fantes eller finnes noen realistiske alternativ til den.

Brobyggeren vil i en artikkelserie fremover gi en kort gjennomgang av historien og forhistorien til Vegpakke Drammen. Samtidig håper vi å slå ihjel noen av de mest innbitte myter og feil om vegpakkens innhold, tilblivelse og politiske behandling.

Omorganiseringen av trafikkkavdelingen ved Statens vegvesen Buskerud trådte i kraft 1. mars 2000. Fire trafikkdistrikter er nå blitt to med Hallingdal og Ringerike samlet i Øvre Buskerud- og Kongsberg og Drammen samlet i Nedre Buskerud trafikkdistrikt.

# Trafikkavdelingen i ny DRAKT

TEKST: WILLY BAKKEN  
FOTO: KJELL WOLD

Også for trafikkkavdelingen inne på vegkontoret er det blitt foretatt visse justeringer i den nye organisasjonsmodellen.

Avdelingen vil nå bestå av tre seksjoner, mot tidligere fire: Trafikksikkerhet, veg og areal- og transportplan. Disse var, med unntak av sistnevnte, delt inn i faggrupper. I den nye organisasjonen er det kun vegseksjonen som beholder sine faggrupper. En annen endring er at den tidligere serviceseksjonen er blitt avviklet. Nytt er også at det er opprettet en liten stab for trafikksjefen.

## To trafikkdistrikt

Fra tidligere å ha vært delt inn i fire trafikkdistrikter, er fylket nå delt i to, Øvre Buskerud trafikkdistrikt og Nedre Buskerud trafikkdistrikt. Nedre distrikt innbefatter trafikkestasjonene i Drammen, Kongsberg, og øvre stasjonene på Hønefoss og Gol.

Hvert distrikt ledes av hver sin distriktsleder, mens stasjonene Kongsberg og Gol får hver sin stasjonsleder. For hver av de to distriktslederne opprettes en liten stab.

Innen hvert av de to trafikkdistriktene er det etablert tre faggrupper som dekker begge stasjonene i distriktet, henholdsvis faggruppene kjøretøy, trafikant og veg. Disse ledes av hver sin faggruppeleder. Den nye modellen innebærer at tidligere faggruppe kontor nå inngår i de tre nevnte faggruppene.

## Valg av organisasjonsmodell

Bakgrunnen for valget av denne organisasjonsmodellen er begrunnet i at ledesesnivået blir redusert og at det blir en mer stømlinjeformet organisasjon. I tillegg forventes at fagmiljøet skal bli større og at muligheten for spesialisering øker. Også kompetansestyring og -utvikling



Trafikksjef Sigurd Olav Olsen og seniorkonsulent Siv Andersen er tilfreds med omorganiseringen av Trafikkavdelingen så langt

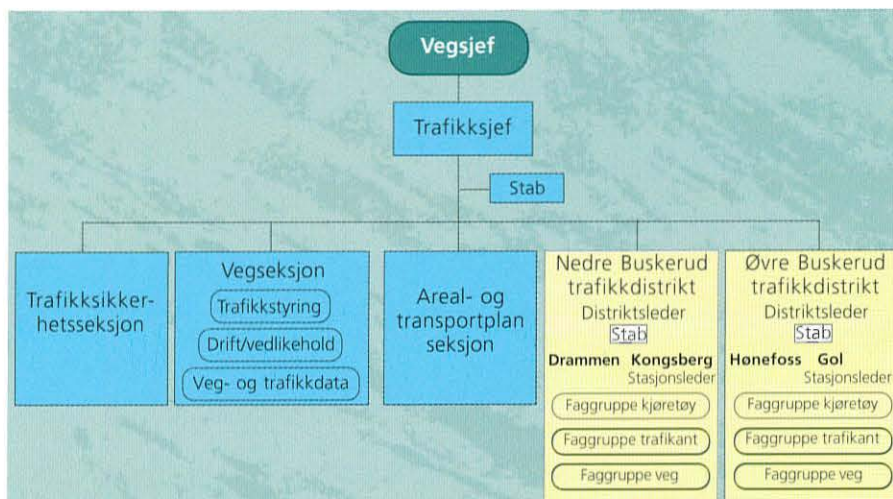
forventes å få økte muligheter i den nye organisasjonen. Forholdet til lik behandling innen hvert av distriktene, og større fleksibilitet innen faggruppene, har også vært avgjørende momenter for valg av modell.

## Evalueres om ett år

Organisasjonsendringene evalueres om ett år. Hvordan evalueringen skal skje drøftes i løpet av høsten. Mindre justeringer og tilpasninger underveis må påregnes dersom noe ikke fungerer som ventet. Endelig navn på de to nye distriktene er ikke avgjort.

## Saksområder distrikt/vegkontor

Plassering av saksområder mellom seksjoner og distrikter, samt ansvar for saksfelt, vil bli vurdert i en egen arbeidsgruppe som ledes av Siv Andersen. I arbeidsgruppen sitter ellers en distriktsleder, en seksjonsleder, tre saksbehandlere fra hvert saksområde, mens organisasjonene deltar med tre personer, fra henholdsvis YS, LO og NITO.



- Vi trenger et bedre verktøy for å analysere hele vegnettet i Buskerud. Med økt kunnskap om hvor problemene ligger og hva de består av, blir vi bedre i stand til å sette inn tiltak der behovet er størst når det trengs.

## Rutevise analyser - et bedre verktøy i vegplanlegging

- Det nye og spesielle med rutevise planer er en helhetlig analyse av det vel 1150 km lange riksvegnettet i Buskerud som er så detaljert at vi kan se trafiksikkerhet, miljø, service og framkommelighet i sammenheng, sier Gro R. Solberg. Når arbeidet med de rutevise planene er ferdig vil det gi Statens vegvesen Buskerud et mye bedre grunnlag for å velge ut nye prosjekter og riktige tiltak på eksisterende vegnett.

Et slikt verktøy finnes ikke i dag, understreker hun.

Rutevise analyser vil ikke bare bli et nyttig redskap for vegetatens egne planleggere, men også for kommuner og fylkeskommuner i deres planarbeid.

- Rutevise planer vil rett og slett gi oss et mye bedre faglig grunnlag for vårt arbeid og de valg av tiltak vi treffer.

Foreløpig har arbeidet bestått i å klassifisere hele vegnettet etter transportfunksjon og opplevelse. Gjennom denne tilstandsregistreringen av vegene i Buskerud skal vi finne ut mer om gapet mellom den faktiske tilstanden på veggen og de mål vi setter for vegstandarden.

- Vi håper og tror at dette arbeidet skal gi oss bedre og riktigere prioriteringer av innsatsområder i framtiden. Vi håper å bruke pengene på en enda bedre og riktigere måte enn før, sier Solberg. Buskeruds pionerarbeid med rutevise analyser har vekket betydelig oppsikt og interesse både ved andre vegkontor og i Vegdirektoratet. Det fører blant annet til at Vegdirektoratet på et senere tidspunkt overtar hele prosjektarbeidet og gjør det til at FOU-prosjekt.

- Men først skal vi gjøre ferdig den jobben vi nå holder på med, sier en tilfreds Gro R. Solberg.

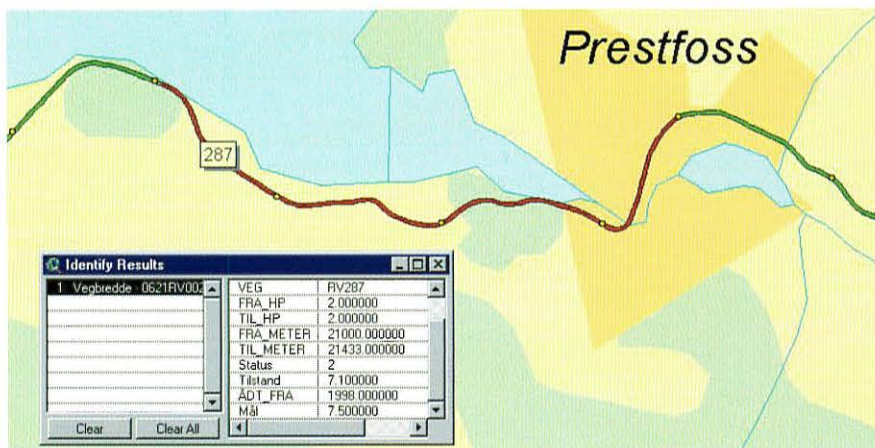
Gro R. Solberg og Magne Rognerud ved trafikkavdelingen i Statens vegvesen Buskerud har vært ledere for pilotprosjektet "Rutevise analyser."

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

Slik beskriver seksjonsleder Gro Ryghsester Solberg ved trafikkavdelingen i Buskerud det pionerarbeidet vårt vegkontor har startet og drevet de siste to-tre årene. Kollega og senioringeniør Magne Rognerud har vært prosjektleder for samarbeidsprosjektet mellom trafikk- og utbyggingsavdelingen i Buskerud.

Kartutsnitt over Rv 287 gjennom Sigdal ved Prestfoss. Grønne strekninger tilfredstiller de 31 kriteriene for krav til god vegstrekning med fire hovedkrav til sikkerhet, framkommelighet, service og miljø.

### Prestfoss



# Buskeruds nye samferdselspolitikere

Her er de, de 13 nye samferdselspolitikere i Buskerud, som skal "styre og stelle" med veger og trafikk på fylkesnivå de neste fire årene.

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

I forrige periode hadde Buskerud fylkeskommune ett rent hovedutvalg for samferdsel med 11 representanter. Etter siste høsts kommune- og fylkestingsvalg er det tidligere Hovedutvalget for næring, ressurs og miljø slått sammen med samferdselsutvalget til det nye Hovedutvalget for regionalutvikling. Antall medlemmer i dette og andre hovedutvalg samt fylkesutvalget er økt fra elleve til 13.

"Vårt" hovedutvalg som skal stelle med en rekke spennende saksfelt, inkludert samferdsel, møttes første



Hovedutvalget for regionalutvikling 1999-2003 f.v. Klaus Erik Hjertaas (H), Krødsherad, Arne Dølerud (Ap), Ringerike - vara for Ivar Reinton, Hol, Inger Falch Johannessen (V), Drammen, Terje Sandbæk (Frp), Flesberg, Mette Lund Stake (H), Røyken, Bernt Søraa (SV), Kongsberg, Unni Hennem Lie (Krf), Lier, Halvor Rennelivammen (H), Nore og Uvdal, Brit Strandrud (Frp), Kongsberg, Ola Furua Rødby (Sp), Hurum, Gerd Eva Volden (Ap), Hurum, Torgrim Redalen (Ap), Kongsberg, Turid Hellgren (Ap), Lier.

gang før jul og fikk allerede tidlig i mars anledning til å studere Statens vegvesen Buskeruds årsmelding fra 1999.

Over gir vi en kort presentasjon av utvalget i ord og bilde.

## Vegpakke-lekse for fylkesutvalget



Vegpakke-lekse for det nye fylkesutvalget. "Lærer" utbyggingssjef Svein Olav Thorvik (t.v.) med elevene fylkesordfører Tor Ottar Karlsen og øvrige utvalgsmedlemmer.

Det nye fylkesutvalget i Buskerud fylkeskommune var på heldags befaring på Oslofjordforbindelsen, Drammen Havn og Vegpakke Drammen tidlig på nyåret. Utbyggingssjef Svein Olav Thorvik ga det nye fylkesutvalget en skikkelig innføring i hva Vegpakke Drammen er og ikke er, samt status pr. januar 2000. Utvalget med fylkesordfører Tor Ottar Karlsen (Ap) i spissen, spurte villig vekk om detaljer rundt vegpakka. Thorvik parerte alle spørsmål kjapt og konsist uten politiske tvetydigheter. Etter vegpakkeleksa la fylkesutvalget heller ikke skjul på sin bekymring for Drammen kommunes håndtering av E 18-konflikten. - Det er i fylkets og alles interesse, at vegpakka kommer på skinner igjen så snart som mulig, avsluttet den nye fylkesordføreren.

# Hundreprosent-klubben

TEKST OG FOTO:  
WILLY BAKKEN



Fungerende vegsjef Svein Olav Thorvik overrekker diplom til Per Kr. Rotherud

Måltall og måloppnåelse er et ikke ukjent begrep for mange i Vegvesenet.

En ting er å sette seg mål, noe helt annet er å oppnå det.

Ikke desto mindre avslører regnskapstallene for trafikkavdelingen i 1999 at på enkelte områder har de klart dette kunststykket.

Under en enkel seremoni på siste ledermøte på trafikkavdelingen, kunne en svært fornøyd fungerende vegsjef Svein Olav Thorvik påskjønne medlemmene i hundreprosent-klubben for deres petimetriske innsats siste år.

Følgende ble tildelt diplom:

- Hans Erik Milliansen for 100% måloppnåelse av totalbudsjettet.
- Per Kr. Rotherud for beste planlegging på riks- og fylkesveger, 100%.
- Siv Andersen for beste oppfyllelse av planlagt forbruk, riksvegbudsjettet, 100%.
- Einar Ottesen for godt planlagt forbruk på fylkesveger, 100%.
- Odd Grette for beste planlegging av inntekter, 101%.

Brobyggeren stiller seg i gratulantenes rekke. Samtidig må oppfordringen til andre med ansvar for måltall og måloppnåelse bli:

Gakk hen og gjør like så.

## Likestilling i krabbegir

TEKST:  
KJELL WOLD

Til tross for ny kvinnelig vegsjef og økende antall kvinnelige mellomledere i Statens vegvesen Buskerud, går likestillingsarbeidet i etaten generelt på krabbegir.

Det kom fram på møtet i Drammen i slutten av februar, der den nye likestillingsstrategien i etaten ble presentert for ledelsen ved vegkontorene i Vestfold, Buskerud og Telemark. "Kvinner og menn på like vilkår i Statens vegvesen" er mottoet for handlingsplanen for likestilling for perioden 1998-2001. Det sentrale likestillingsutvalget presenterte planen og resultatene så langt. Snaue to år før

perioden går ut er tallenes tale ikke den hyggeligste lesning. Det går riktignok framover, men akk så treigt.

- Vi trenger et Vegvesen som representerer det samfunnet vi skal tjene. Derfor er det viktig å få flere kvinner inn i ledende posisjoner i etaten, sa nytiltrådt vegsjef i Buskerud, Eva Solvi, i sin velkomsttale. Etter få uker i sin nye sjefsjobb har hun allerede møtt underliggende holdninger ute i samfunnet som går på kjønn fremfor kvalifikasjoner. I kontakt med lokalpressen har hun allerede måttet svare for spørsmål om klær og forhold til

barn, som neppe noen mannlige sjefer blir konfrontert med.

Kreativ ulikhet, sosial kompetanse og menns holdninger var poeng som gikk igjen på møtet. Likestilling blir et fortrinn og en nødvendighet for Vegvesenets eksistensberettigelse i framtiden, ble det understreket fra det sentrale utvalget. Målet om å øke andelen kvinnelige ledere og mellomledere i etaten totalt fra dagens 22% til 30% de neste to årene blir tøft. Utfordringen blir ikke mindre i det pågående effektiviserings- og omstillingsarbeidet.

- Flere kvinnelige ledere vil styrke Vegvesenets framtid, sa Eva Solvi.

## Hvor er dette??

Gutta i museumsgruppa har funnet dette bildet fra 1909. Det går tydelig fram av bildet at det dreier seg om vegbygging. Og høyst sansynlig i Buskerud, men hvor? spør Hans Ruistuen, Olav Harket og Eivind Berge. Kan DU hjelpe dem og oss med å finne ut hvor i Buskerud dette bildet kan være tatt?



## Velkommen, Eva!



Vår nye vegsjef, Eva Solvi, ble ønsket velkommen til sin nye jobb på vegkontoret i Drammen mandag 7. februar med frokost i kantina og velkomsttaler og blomster fra de tilsatte.



Morgenstund hadde gull i munn for kantinejentene Juni Tetty (f.v.), Vera Holtan, Gerda Mile og Randi Berntzen, da vår nye vegsjef ble feiret med frokost. Klokken 06.00 stilte de på jobb for å smøre 430 rundstykker og koke kaffe til Eva ble hilst velkommen i kantina presis 08.15 av utbyggingssjef Svein Olav Thorvik.

TEKST OG FOTO:  
KJELL WOLD

## Takk, Trygve!



Avtroppende vegsjef i Buskerud Trygve Rognan ble hyltet og markert på mange steder og måter i desember 1999. Her takkes han for 18 års innsats av hovedtillitsvalgt Lars Tveiten på NAFs tillitsmannskonferanse på Lampeland før jul.

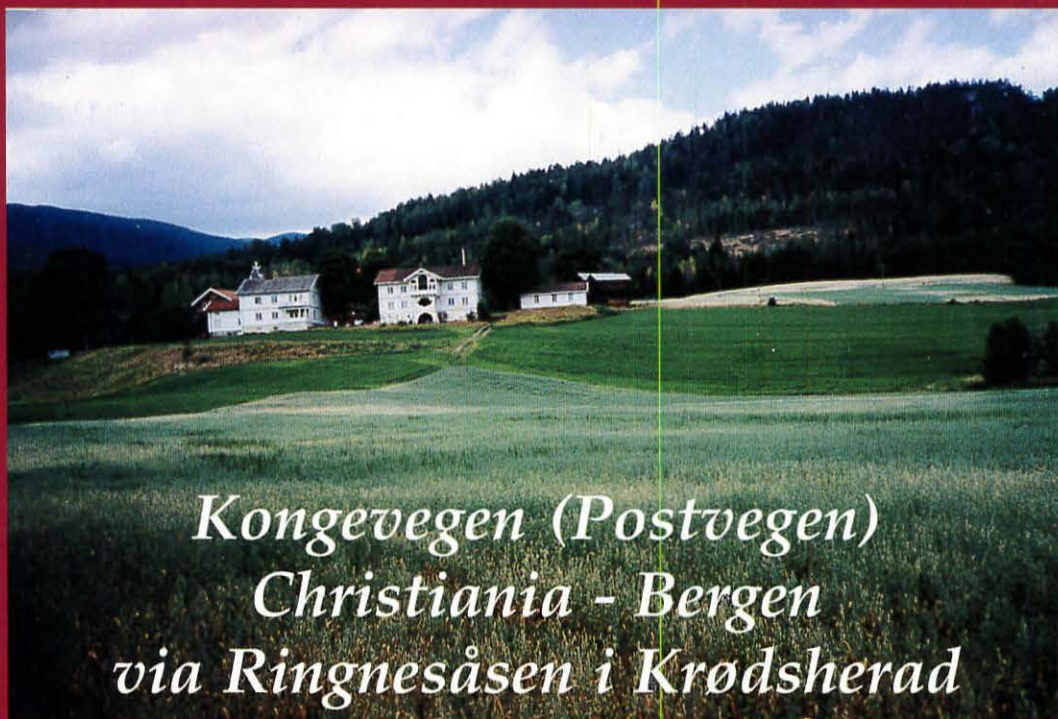
Vegsjefen sjøl tok også del i underholdningen på sin egen mottagelse i kantina ved vegkontoret rett før jul. Her svinger han seg i en gammeldans sammen med kona Grete og kollegene i Museringen fra Norsk Folkemuseum på Bygdøy.



GEIR HOLM GUNDERSEN  
STRØMSKOGEN 48  
3030 DRAMMEN

C

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



## Kongevegen (Postvegen) Christiania - Bergen via Ringnesåsen i Krødsherad

*Fylkesveg 192 har sitt endepunkt ved Ringnes i Krødsherad. Gjennom Toppen Bechs TV-serie på NRK "Herskapelig" har vi nylig blitt kjent med Ringnes gård, som en av de eldste odelsgårdene i landet. Ringnes gård kan føres helt tilbake til 1325.*

TEKST OG FOTO:  
OSKAR GJESTEMOEN

**R**ingnesbrødrene som i 1877 startet Ringnes Bryggeri sammen med konsul Axel Heiberg i Oslo var fra denne gården.

Straks nord for Ringnes gård møter vi de berømte bratte bakkene Båthusbakken, Hestetreperbakken og Svenskestøyten. Her finner vi stigninger på bortimot 1 : 3. Her måtte hestene ofte ha hjelp for å komme opp med tunge lass. I bygdeboka for Krødsherad finner vi følgende "rispe":

- Du veit hallingane visste å passe på pengene. Døm kom seg godt fram i Hallingdal. Der i Ringnesåsen hendte det at døm måtte jølpe te og skuve lasset. Da va det fast uttrykk hos hallingane - ja, så sa kryllingane - når døm va væl oppe: Ja, du fer ha mange takk, då, e kunne bie de betaling, men e veit so væl at du inkje vi ha noko.

*Fortsetter vi videre innover Ringnesåsen og forbi øvre Breivik kommer vi fram til en godt vedlikeholdt milestøtte.*

