

Nr. 1 · Mars 1979 · 9. årg.

Brobyggeren



AMU – ett år
Nye nødtelefoner
Glattkjøringsbanen
Anlegget i Røyken
Skadestatistikk
Velferdsmidler
Overgangsbruer
Anleggsavdelingen



Brobyggeren



Organ for Buskerud Vegvesen

Redaktør:
Willy Bakken

Redaksjonsråd:
Runar Bakke
Erik Lysenstoen
Hans Jacob Gisholt
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen

Utgiver og redaksjonens adresse:
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2,
3000 Drammen

Opplag: 1.300 eks.

Trykk: Trykk-service A/s, Drammen

Fotosats: Sportsforlaget A/s, Drammen

Kryssord: P.O. Klemsdal

Forsidebildet: Vegvesenet har styrket sin bilpark med 3 nye lastebiler

INNHOOLD:

Side

- 3 Redaktøren har ordet
- 4 AMU – ett år
- 7 Ny formann i AMU
- 8 Nye nødtelefoner
- 9 Glattkjøringsbanen i Hof
- 11 Riksveganlegget i Røyken
- 14 Spesialveg for mørkekjøring
- 16 Skadestatistikk
- 18 Velferdsmidler
- 19 Overgangsbruer
- 22 Trafikk og bompenger
- 23 Spesialkontroll
- 25 Anleggsavdelingen
- 28 Vegvesenets egne på glattisen
- 29 Nye førerkort
- 32 Nytt utstyr
- 34 Årsmøte i bedriftsidrettslaget
- 36 Ledige stillinger i driften
- 37 Premierte forslag
- 39 Trafikksikkerhet
- 41 Kryssord
- 43 Personalia

REDAKTØREN



H
A
R
O
R
D
E
T

Nye retningslinjer for bedriftsavisene

Vegdirektoratet har nå vedtatt retningslinjer for bedriftsavisene i Statens vegvesen. Og her står det:

1. Bedriftsavisenes formål er å informere de ansatte om det som skjer i etaten.
Bedriftsavisen skal være et forum for fri meningsutveksling.
Bedriftsavisene skal gi et tverrsnitt av det som skjer i etaten.
2. Bedriftsavisen er administrativt direkte underlagt vegsjefen — eller den han bemyndiger til dette.
3. Bedriftsavisen ledes av en ansvarlig redaktør/redaksjonsutvalg innenfor ordinær arbeidstid til å oppfylle det formål som er uttrykt under punkt 1.
4. Bedriftsavisens redaktør/redaksjonsutvalg oppnevnes av vegsjefen etter innstilling fra Samarbeidsutvalget.
5. Bedriftsavisen bør ha et redaksjonsråd på minst 5 medlemmer. Følgende bør være representert i rådet:

- Ledelsen ved vegkontoret
- Personalet ved Biltilsynets stasjoner.
- Tjenestemennene i driften.
- Oppsynsmennene/ oppsynsmannsassistentene.
- Personalet ved vegkontoret.

6. Redaksjonsrådet oppnevnes av Samarbeidsutvalget etter innstilling fra redaktør/redaksjonsutvalg.
Funksjonstiden er 2 år med mulighet til gjenvalg.
7. Bedriftsavisenes budsjett og drift skal settes opp og utføres etter nærmere retningslinjer fastsatt av Vegdirektoratet.
8. Bedriftsavisen skal ikke inneholde betalte annonser.
9. Honorarer kan gis til etatens pensjonister og bidragsyttere utenfra i spesielle tilfelle.

Som vi ser, samsvarer disse retningslinjene i grove trekk med de som samarbeidsutvalget vedtok for Brobyggen i 1977. Verd å merke seg er, at det som vi tidligere har benevnt som redaksjonsutvalg nå heter redaksjonsråd. Men dette vil i realiteten ikke medføre noen praktiske endringer. Medlemmene i dette

rådet, er å betrakte som lokale korrespondenter og idéskapere, og skal således bistå redaktøren i hans arbeide, slik som tidligere.

NYE MEDLEMMER I REDAKSJONSRADET

I retningslinjene står det at funksjonstiden for medlemmene i rådet er 2 år.

Da det nå er gått 2 år siden disse ble valgt, har samarbeidsutvalget oppnevnt følgende som medlemmer for en ny 2-års periode: Runar Bakke, Erik Lysenstøen, Albert Skarstad, Oskar Gjestemoen og Hans Jacob Gisholt.

Redaktøren vil ved denne anledningen få takke det gamle redaksjonsrådet for samarbeidet. Og til det nyvalgte rådet vil jeg få uttrykke

håpet om at vi sammen skal kunne skape et kontaktorgan, som alle innen etaten er tjent med. Men for at vi skal kunne klare dette, trenger vi også noe mer aktivitet blant våre lesere. Jeg er helt sikker på at det rundt på de ulike arbeidsplassene skjer ting som også kan interessere andre i etaten. For den som daglig er oppe i det, kan det kanskje virke uinteressant og lite spennende, men for mange andre kan det være svært verdifull informasjon. Og her er det bedriftsavisa kan være med å formidle slike ting. Så bruk bedriftsavisa. Våre medlemmer i redaksjonsrådet kan viderebefordre det du måtte ha på hjertet.

Sitt ikke på nyhetene — del de med de andre — gjennom Brobyggeren.

AMU – ett år:

Arbeidet i utvalget er kommet godt i gang.



Trygve Willumsen har vært formann i AMU i 1978.

Som antatt kjent ble det etablert arbeidsmiljøutvalg i 1978 i vegvesenets virksomhet etter ny lov av 4. februar 1977 om arbeidervern og arbeidsmiljø.

Sammensetningen av og virksomheten i tidligere verne- og miljøutvalg tilfredsstillet ikke kravene i den nye arbeidsmiljøloven. Av arbeidsområder som ikke var blitt viet tilstrekkelig oppmerksomhet kan nevnes omplassering av yrkeshemmede, vegkontorene og biltilsynet.

Det ble opprettet egne utvalg i Vegdirektoratet og i de enkelte fylker. I Buskerud består utvalget av 6 medlemmer — 3 fra arbeidstakerne og 3 fra ledelsen.

Dessuten er vernelederen og helsepersonell medlem av utvalget — men har ikke stemmerett.

I en orientering om arbeidsmiljølovens § 14 uttaler Kommunal- og arbeidsdepartementet bl.a. følgende om arbeidsmiljøutvalgets stilling:

«Arbeidsmiljøutvalget bør ikke i større virksomheter bli et detaljarbeidende organ hvor man bruker tiden til å lese opp protokoller fra inspeksjonsrunder og rapporter om hva man har gjort med de mangler som ble oppdaget på forrige runde. Arb. miljøutvalget må ha tilgang til informasjon om slike ting og om utviklingen av løsninger på enkelte problemer, men vernedetaljer må ikke bli noen hovedsak. Slike detaljer hører hjemme under den lokale avdelingsledelsen og det lokale verneombud mens arb. miljøutvalget skal trekke opp de større linjene i arbeidet for et stadig bedre arbeidsmiljø.»

Som formann i AMU i 1978 vil jeg rette spesiell oppmerksomhet på denne uttalelse.

Når jeg er blitt bedt om å karakterisere det året som er gått vil jeg si det slik:

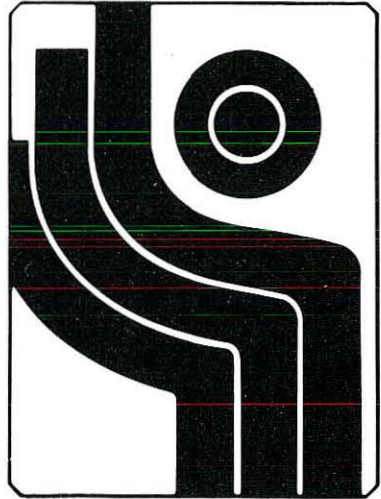
All begynnelse er vanskelig — men mitt hovedinntrykk er at AMU er kommet ganske bra igang.

Av årsrapporten fremgår at det er holdt 7 ordinære møter og et fellesmøte med Samarbeidsutvalget.

Det er opprettet et underutvalg som skal behandle omplasseringsaker. Utvalget består av 3 medlemmer.

AMU har delt inn vegvesenet i verneområder, og det er valgt 50 verneombud, de fleste med stedfortredere. De fleste av disse har på samme måte som et stort antall av vegvesenets øvrige ansatte, deltatt i opplæringskurs i verne- og miljøarbeid og på den måte i hvert fall i en viss grad blitt motivert for verne- og miljøarbeid.

Jeg mener verneområdene nå har fått en mere hensiktsmessig inn-



deling enn tidligere.

Etter å ha gjennomgått den inndeling som var foretatt tidligere, har AMU funnet det riktig å revidere denne.

Revurderingen har funnet sted på grunnlag av lovens § 25 pkt. 2 som lyder:

«Antall verneombud fastsettes i forhold til virksomhetens størrelse, arbeidets art og arbeidsforholdene forøvrig.»

Det er saksmengden og verneombudets mulighet til å ha full oversikt over arbeidsforholdene som er avgjørende for hvordan grensene for verneområdene skal fastsettes. Vegvesenets drift er av en slik art at den tilsier et relativt stort antall verneområder.

Størrelsen av disse må imidlertid bli gjenstand for revurdering etter hvert som det høstes erfaring fra ordningen med verneombud.

AMU har det ene året som er gått etter at det ble etablert, ikke så meget å bygge på omkring verneombudenes virksomhet. Vi sitter vel igjen med det inntrykk at hele ordningen er ny og at det vil gå noen tid før den blir effektiv.

For at verneombudene skal bli bedre informert om hva deres virksomhet bør omfatte, vil AMU legge en god del av sin møtevirksomhet ut i distriktene og innkalle verneombudene til møtene.

Den menige kvinne/mann synes å ha vist stor interesse for bruken av AMU.

Vernelederen opplyser imidlertid at han har fått mange muntlige henvendelser om saker som ønskes tatt opp, men tilføyer at henvendelser bør være skriftlig så saken kan følges på papiret.

Det ble foretatt endel arbeidsplassundersøkelser av kursdeltakere i verne- og miljøarbeid på de arbeidsplasser som AMU foreslo. Blandt AMUs medlemmer er det enighet om at arbeidsplassundersøkelser må legges vekt på.

Av arbeidsmiljøloven fremgår at: «Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø skjerper kravene til arbeidsmiljøet. Loven legger særlig vekt på hensynet til helse- og sikkerhet på arbeidsplassen».

Denne siste pasus tilsier et større behov for bedriftshelsetjeneste.

Intensjonen er bra, men hvilke reelle muligheter har vi for tiden til å få styrket denne i vesentlig grad?

En av våre bedriftsleger ute i distriktet sa omtrent slik: Jeg føler ikke at jeg utnytter min arbeidstid riktig når jeg bruker denne til årlig å

undersøke friske mennesker i alder under 40 år.

Det må være av stor betydning at omplasseringsutvalget har løpende kontakt med bedriftshelsetjenesten.

Som nevnt tidligere ble det avholdt et fellesmøte AMU/SU i 1978.

Det var nedsatt en komité som besto av SU-formann, hovedverneombud og verneleder som hadde fått i oppdrag å legge fram et skriv som skulle danne grunnlaget for drøftingene på møtet om forholdet utvalgene i mellom.

Av protokoll fra møtet siteres:

«På møtet ble det gitt uttrykk for mange oppfatninger av AMU-SU og disse var naturlig nok delvis farget av hvor representantene «hørte hjemme» — i hvilket utvalg, arbeidsgiver/arbeidstaker eller fagorganisasjon».

Men forøvrig var det i et hvert fall enighet om at det ikke måtte bli noe konkurranseforhold mellom de to utvalgene, og at en måtte samarbeide på de områdene det er naturlig.

Etter loven er AMU et organ med både rådgivende og besluttende myndighet. Det sier seg selv at et års virke ikke kan gi noe helt klart bilde av hvorledes den nye arbeidsmiljøloven virker, men jeg sitter igjen med et inntrykk av at på sikt kan det ventes tydelige og gode resultater forutsatt da at det handles på en nøktern og fornuftig måte.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 009 - Rundskriv - Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet (limheftet i A4-format) 4. utgave - 1978.

I denne reviderte utgaven av rundskrivoversikten er det tatt med gjeldende rundskriv utgitt før 15. juli 1978. 40 rundskriv er blitt ugyldige siden 1/1-77.

Håndboka kan fås ved henvendelse til adm. sekr. Aud Laurentz Tveit på vegkontoret.

Albert Skarstad er blitt valgt til ny formann i AMU.

Når jeg som nyvalgt formann i AMU skal forsøke å feste på papiret noen tanker omkring arbeidet i utvalget i tiden framover, må jeg ta utgangspunkt i det året som har gått, og de erfaringer det har gitt oss.

Da utvalget ble etablert i januar 1978 gikk vi vel alle sammen til dette arbeidet med den oppfatning at «Rom ble ikke bygget på én dag». Personlig så jeg det slik at vi måtte ta den første tiden som en innkjøringsperiode.

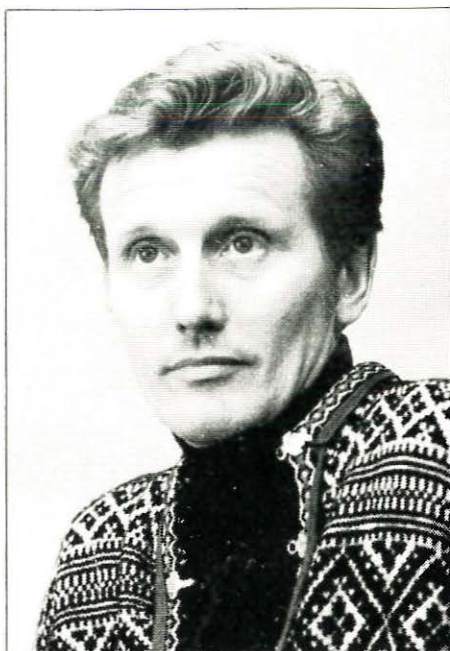
Det var mye som var nytt, det tidligere Verne- og miljøutvalget var ikke bare forandret til Arbeidsmiljøutvalg, det hadde også en ny sammensetning. Sist, men ikke minst, var utvalget i lovs form pålagt plikt til å «virke for gjennomføring av et fullt forsvarlig arbeidsmiljø i virksomheten», og ta for seg utbyggings- og endringsplaner.

Med plikter følger også rettigheter.

For AMU gjelder dette retten til å fatte vedtak. Imidlertid er denne retten begrenset.

Utvalget kan etter loven fatte vedtak om at arbeidsgiveren skal gjennomføre konkrete tiltak til utbedring av arbeidsmiljøet når utvalget finner det påkrevet for å verne om arbeidstakerens liv og/eller helse. Tiltak det dreier seg om, ligger «innenfor rammen av bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov».

Om en velger å tolke utvalgets vedtaksrett snevert, kan det innebære at utvalget har vedtaksrett bare når det gjelder de miljøtiltak som trenges for å oppnå en forsvarlig minstestandard, og bare rådgivningsrett på saker som gjelder mere vidtgående tiltak.



En slik fortolkning av § 24 vil overlate til arbeidsgiveren å treffe den endelige avgjørelse om hva som skal gjøres utover dette minstekravet.

Arbeidsmiljølovens målsetting fastslår imidlertid prinsippet om «vedvarende handlingsplikt» for virksomheten. Dette må etter mitt skjønn tilsi en noe annen fortolkning enn den som er nevnt foran.

Denne «vedvarende handlingsplikten» danner grunnlaget for at virksomheten fortløpende skal løse sine arbeidsmiljøproblemer i samarbeide med arbeidslivets organisasjoner, med veiledning og kontroll fra offentlige myndigheter. Dette betyr at alle parter i utgangspunktet skal gis reell innflytelse på ut-

formingen av arbeidsmiljøet. Det er et faktum at det er arbeidstakerne som kjenner hvor skoen trykker, og derved også vet hva som må gjøres.

Jeg håper at vi alle kan ha som målsetting å arbeide i fellesskap mot en bedre arbeidssituasjon for den enkelte arbeidstaker. Om dette skulle føre til at grupper i samfunnet som tradisjonelt har hatt stor innflytelse i arbeidslivet får dette forandret, må ikke oppfattes som bare negativt.

Skal AMU's arbeidsoppgaver i fremtiden ha noen mening, må de ikke bare bestå av såkalte «sandpåstrøingssaker». Reell innflytelse på arbeidssituasjonen betyr medvirkning. Dette tilsier at saker/planer som har betydning for arbeidsmiljøet, bringes inn til reell behandling i AMU før beslutning tas. De som skal være med på denne behandling må være innstilt på å oppnå en velferdsmessig standard som til enhver tid er i samsvar med den teknologiske og sosiale utvikling i samfunnet.

I full forvisning om at denne innstilling finnes blant utvalgets medlemmer, tror jeg det vil være mulig å oppnå gode resultater i tiden som ligger foran oss.

Til slutt vil jeg bare si at en av de første store oppgavene som skal ferdigbehandles i 1979, er kartlegging av arbeidsmiljøet på de forskjellige arbeidsstedene. På grunn av at nye forbedrede kartleggings skjemaer er utarbeidet, vil det bli gjennomført nye undersøkelser på endel arbeidssteder. Når disse undersøkelsene er ferdigbehandlet, vil AMU sette opp prioritertingsliste, og fatte vedtak om gjennomføring av de tiltak som måtte være nødvendig.

Nye nødtelefoner langs E-18



Eåde inni og utenfor Fosskolltunnelen på motorveg E-18 er det nå blitt montert nødtelefoner, 7 stykker ialt. 3 er plassert inne i tunnelene mens 2 er satt opp utenfor åpningene på hver side.

Også ved den nye tunnelen i Kobbervikdalen er det blitt satt opp tilsvarende nødtelefoner ved tunnelåpningene. Telefonene har direkte linjer til Politiet i Drammen.

Glattkjøringsbanen i Hof er i full drift.

Tekst/foto: W. Bakken



Mandag 18/12 1978, ble glattkjøringsbanen i Hof åpnet. Dette er Østlandets andre helårs øvingsbane og foruten Vestfold og deler av Telemark, vil den dekke Drammen og Kongsberg biltilsynsområder. Som kjent er det motororganisasjonen NAF som står bak byggingen av glattkjøringsbanene. I alt skal det bygges 28 slike øvingsanlegg i landet i løpet av en 5-års periode.

FAKTA OM BANEN

Banen i Hof som har kostet vel 2,3 mill. kr. dekker et område på ca. 40 mål. Den består av to rette øvelsesområder og en sving. Rettstrekningene er ca. 220 m lange og 30 m brede, mens svingene har en asfaltert flate på ca. 40 x 50 m med en ytre sikkerhetssone på 10 m.

Vinterstid blir banen islagt. Om sommeren vil det spesielle dekket bli overrislet med vann, slik at en på den måten oppnår holkeføle. I forbindelse med dette anlegget kan ellers nevnes at et kombinert undervisnings- og velferdsbygg på ca. 110 m², er gitt som gave fra Brannkassene i Vestfold og Nedre Buskerud og Gjensidige Norsk Skadeforsikring. Banens kapasitet er på 54 biler pr. dag og med årlig driftstid på 200 dager vil 10.800 biler ha vært på glattisen i løpet av ett år.

OBLIGATORISK OPPLÆRING

De som nå vil gå opp til førerprøven, må også ha gjennomgått kurs i glattkjøring. Ved glattkjøringskurset vil det spesielt bli øvet på korrekt bremsing på rett strekning,

unnamanøver og kjøring i sving og heving av skrens. Rent praktisk vil undervisningen blir lagt opp slik at kjørelæreren først viser korrekt kjøring og eleven vil så få trene på de samme momentene. Ved denne delen av kjøreundervisningen er det 3 elever i bilen, og på banen kjører den enkelte elev 1 time og er observatør i 2 timer. Kjøringen til og fra glattkjøringsbanen vil inngå som en del av øvelse i landevegskjøring.

ÅPNINGEN AV BANEN

Presidenten i NAF, Leif Kristensen sa i sin tale ved åpningen, at årsaken til at NAF satser over 40 mill. kr. på et landsomfattende nett av øvingsbaner sammen med myndighetene, er at den norske bilist til nå ikke har hatt mulighet til praktisk undervisning i denne delen av bilkjøringen.

Ulykkesstatistikkene domineres av utforkjøring og kollisjoner, og NAF vil ved dette engasjement bidra til å bedre på dette forhold. En grundig opplæring i form av teoretisk og praktisk undervisning er veien vi må gå for at den enkelte bilist skal kunne mestre de vanskelige norske kjøreforholdene, sa Kristensen. Også den daglige bilist vil få nytte av glattkjøringsbanen idet det legges opp til frivillige kurs i glattkjøring. Det er NAFs håp, sa Kristensen, at hver enkelt bilist i Norges land burde ha gjennomgått et slikt kurs i egen interesse.

VEGDIREKTØR KARL OLSEN

foretok den offisielle åpningen av banen. I sin tale ga vegdirektøren honnør til NAF for den energi og innsatsvilje denne organisasjonen legger for dagen i kampen for økt trafikksikkerhet. Ialt 9.500 elever vil årlig få sin opplæring i glattkjøring ved denne banen, sa vegdirektøren, og oppfordret alle trafikanter som sokner til Hofbanen om å benytte

den. Det er nemlig ingen forutsetning fra myndighetenes side at banen kun skal brukes av kjøreskolene. Vi ser det som kanskje like viktig at alle de andre daglige trafikantene kan få et tilbud om å lære å kjøre på glatt føre — og da under kyndig veiledning. En aktiv innsats på dette felt ser vi svært positivt på, sa vegdirektøren, og håpet at NAF også her var villig til å bidra med sitt i kampen mot trafikkulykkene.

Til slutt grat lerte vegdirektøren NAF med landets 4. øvingsbane og ønsket lykke til i arbeidet med utbyggingen av de øvrige glattkjøringsbanene i landet.



Vegdirektør Karl Olsen (t.h.) foretar den offisielle åpningen av banen. Han assisteres av presidenten i NAF, Leif Kristensen.

Rv 282 Dagslett – Bjørnstad:

6,3 km ny veg til 45 mill. kr.

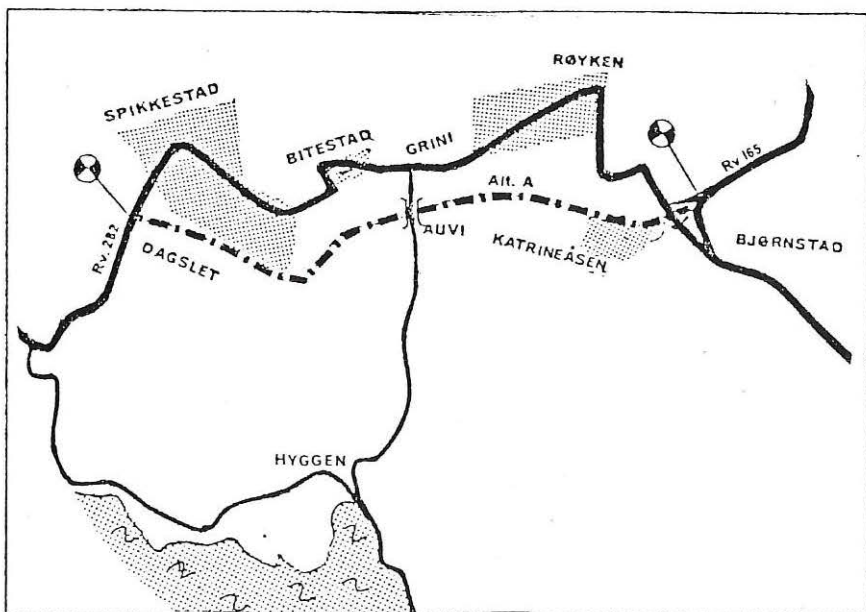
Tekst: K. Steinsvik – Foto: W. Bakken

Den nye riksvegen er 6,3 km lang og går utenom tettstedene Spikkestad og Røyken i Røyken kommune. Vegen er planlagt og bygges etter vegklasse II C, vegtype B, med en dimensjonerende hastighet på 80 km/t. Vegtraséen er hovedsakelig ført gjennom landlige ubebygde områder. I nærheten av Bjørnstad grenser den nye vegen mot boligområdet Katrineåsen. I tilknytning til riksvegstrækningen er det også utarbeidet detaljplan for omlegging av F 10 (Grini — Hyggen), ny påkobling til gamle RV 282.

Det er tildels dårlige grunnforhold i området (siltig leire og leirig silt), og av stabilitetshensyn har de geotekniske rapporter foreskrevet flere større og mindre motfyllinger.



Anleggsbestyrer i Røyken er avd.ing. Knut Steinsvik.



Totale skjæringsmasser:
ca. 260.000 tfm³ (leire)
ca. 20.000 tfm³ (jord)
ca. 40.000 tfm³ (vegetasjons-
masse)
ca. 80.000 tfm³ (fjell)

Leirmassene er delt inn i 3 kategorier.

Type A:

Masser som direkte er brukbare i fyllingskjernen.

Type B:

Masser som må mellomlagres før de kan tillates brukt i fyllingskjernen.

Type C:

Masser som er ubrukbare til planering i veglinjen, og må derfor fylles i motfyllinger og side-tipper.

Fjellet i området er Drammensgranitt, og de geotekniske rapporter beskriver at massene ikke er anvendelig til øvre del av overbygningen. Pukkmaterialer o.l. må derfor tilføres utenfra. En rekke bruer

og driftsunderganger hører også med i vegprosjektet.

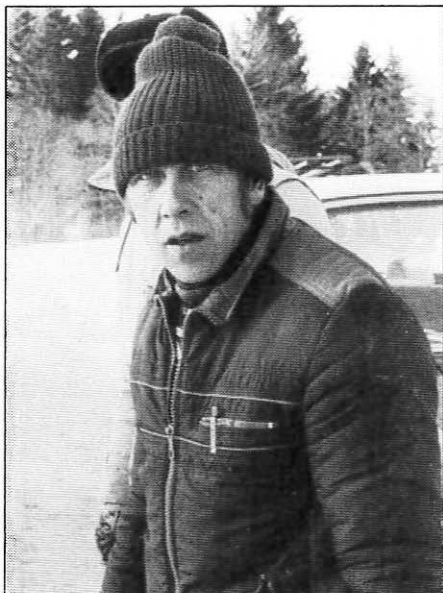
Anlegget ble startet opp i 1976, men anleggsvirksomheten har vært liten både i 1976 og 1977 p.g.a. små bevilgninger. I 1978 ble anleggsdriften trappet opp, men først i år kan en si at driften er kommet skikkelig igang.

Anlegget drives i egen regi. Planene er imidlertid at større enkeltarbeider skal bortsettes på entreprise.

Riggområdet, kontor, lager og brakkeleir m/kokkelag er plassert i Spikkestadområdet, i nærheten av vegtraséen. Driftsplanene viser at anlegget vil koste ca. 45 mill. kroner (1977 kroner). I tillegg kommer omlegging av F 10.

Grunnerstatningene er ca. 2,5 mill. kroner.

Tidspunkt for vegåpning er foreløpig ikke fastsatt. Dette er avhengig av de årlige bevilgninger som blir gitt til anlegget.



Oppsynsstaben ved anlegget består av, t.v. oppsm. Heimdal og bildet over, oppsm.assistentene Knudsen, Rødby og Stavn.

Brobyggeren har også besøkt kara på anlegget

Av W. Bakken

Sju av vegvesenets egne anleggs-karer vil i de nærmeste 3—4 år få sitt andre hjem i Spikkestad. Vi har avlagt disse et lite besøk i en av frokostpausene for å høre hvordan de trives i sitt nye miljø. Bortsett fra den bitende kulda den siste tiden, er samtlige meget godt fornøyd med tilværelsen. Men, legger de til, skal noe negativt påpekes, må det være at vi ikke har noe rom der vi kan drive med fritidsaktiviteter.

Ei brakke der vi f.eks. kunne holde på med miniatyrskyting hadde vært fint, sier de.

Ellers går kveldene som regel med til TV-titting og kortspill, og i den sammenheng blir det hvisket oss i øret at kokka er bemerkelsesverdig dyktig med kortene.

Og når vi er inne på matmora, uttrykker hun også sin store tilfredshet både med gutta og arbeidsforholdene. Det er stødige og greie karer alle sammen, sier hun, og så spiser de det de får.

Og etter egen erfaring kan vi bare legge til at de ikke skulle ha noen spesiell grunn for ikke å gjøre det. Det hjembakte brødet var ihvertfall nygydelig.

Når det gjelder selve brakkeleiren så er den oppbygd av ombygde 4-manns brakker. Hver seksjon har fått et rom i hver ende og med en gang i midten. Ellers er det lompe- og vaskebrakke samt sanitærbrakke med toaletter og dusjer.

Videre er det oppholdsrom, spisekrok og selvfølgelig kjøkkenbrakke.

Og her finnes alle de tekniske hjelpemidler som trengs i et moderne storhusholdningskjøkken.

Ved siden av denne seksjonen er ei brakke innredet med et kjølerom, og et tørrproviantrom.

Kokka har selvsagt sin egen boligseksjon, med nødvendig tilbehør. Anleggskontorene hører også med til dette brakkekomplekset. Hele anlegget er planlagt i nært samarbeide med arbeidsmiljøutvalget.



Vi ser her samlet rundt bordet, fra venstre: Majormoen, Nyhus, Nørstebø, Gudmundsen og Heiland.



Uten mat og drikke duger selv ikke anleggskara i Røyken. Og at kokka, Else Heiland kan sine kokekunster, kan Lien (t.v.) og Sandvold bekrefte.

Spesialstrekning for mørkekjøringsopplæring

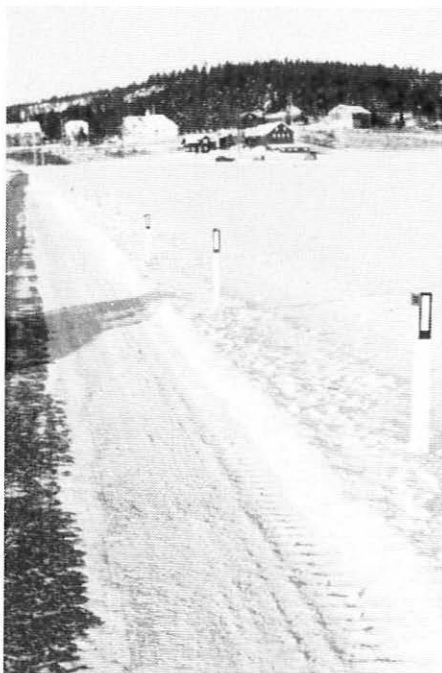
Tekst: Hans Jacob Gisholt

Foto: W. Bakken

I trafikkopplæringen for førerprøven er det i de seneste år kommet til endel nye momenter. Et av disse nye momenter er trafikkopplæring i mørke og de spesielle ting dette medfører. Det er satt opp spesielle krav til en mørkekjøringsstrekning. Disse er:

1. Minst 300 m (helst 450 m) rett strekning.
2. Ubelyst strekning, eller uten belysning fra tilleggende områder (boligfelt, industri, stadion e.l.).
3. Liten trafikk.

Det skulle vise seg at det bød på problemer å finne egnede veger til dette formål. Kanskje spesielt var det vanskelig å oppfylle kravet til lang rett strekning i nærheten av der opplæringen foregår, og uten urimelig lang transport dit.



På strekningen er det satt opp avstandsmerker som brukes i mørkekjøringsopplæringen.



For å varsle de andre vegfarende, benyttes dette skiltet når opplæringen pågår.

I Drammen hadde trafikkskolene etablert seg på noen utvalgte veger, men de var langt fra ideelle. I denne situasjon følte trafikkskolene et behov for å varsle om at de drev med trafikantopplæring i mørke. Med andre ord, vegkontoret ble kontaktet for om mulig å finne fram til egnet skilting. Etter en befarings- der representanter for vegkontoret, biltilsynet, trafikklærerne og trafikkskolene deltok, ble man enig om å skilte en bestemt strekning for å høste erfaring med denne. Som det framgår av fotografiene er skiltet hengslet på midten, og den øvre delen slås ned ved bruk slik at skiltflaten blir synlig. Det er de ansvarlige for trafikkopplæringen som ved kveldsøvelse sørger for at skiltet blir synlig. Etter avsluttet øvelse har de samme så ansvaret for å blinde tavlen igjen.

I tillegg ble så strekningen merket med peler slik som øvingsområdet skal merkes. På hver pel ble det festet en liten skiltplate med avstandsmål fra et gitt utgangspunkt, ialt 19 skiltplater. Kort tid etter oppsetting forsvant imidlertid endel av disse platene og innen 2 måneder etter oppsetting var samtlige stjålet.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 041 - VHF Radiosamband Mobile radioanlegg (Byggstiftet i A4-format).

Denne håndbok med monteringsanvisninger er blitt utarbeidet for i noen grad å møte oppståtte behov og ønsker fra montører og brukere om klarere retningslinjer for plassering av vegvesenets mobile radioanlegg i kjøretøyene. Selv om boka bare omfatter nåværende aktuelle kjøretøytyper antas at monteringsanvisningene kan overføres til andre kjøretøyer som ikke er gjennomgått og til nye typer som blir anskaffet i etterfølgende år.

Håndboka kan fås ved henvendelse til adm. sekr. Aud Laurentz Tveit på vegkontoret.

SKADESTATISTIKKEN

Av verneleder Arve Aaby



Her er tatt med alle innmeldte skader, også de uten fravær. Statistikken gjelder for tjenestemenn i driften. Biltilsynet, vegkontoret og oppsynet er ikke med.

1. Skadede arbeidet med:

	73	74	75	76	77	78
Boring	3	2	1	5	3	0
Knuseverk, trsp. belter,	2	0	3	0	0	2
Kjøring, brøyting m.v.	1	0	0	0	2	1
Manuell løfting, bæring	4	3	6	3	5	5
Maskinell lasting, graving	1	1	1	1	1	0
Lading, sprengning	1	0	1	0	0	0
Rensk, sikringsarb.	0	0	2	0	2	0
Reparasjon, montering	0	3	3	5	3	4
Rydding av skog	0	1	1	1	3	4
Forskallingsarb., stillas	0	1	0	0	2	2
Sveising, sliping	0	0	0	0	1	0
Diverse	1	1	0	1	2	1

Skaden ble fremkalt ved:

	73	74	75	76	77	78
Skjæring, klemming, hugg	5	4	5	1	8	8
Snubling, gliing, trå feil	4	4	8	5	6	0
Fallende gjenstand	1	2	2	4	1	3
Utforkjøring, velt	1	0	0	1	1	0
Svikt i underlag, ras	0	0	0	0	0	0
Sprut	1	0	1	2	4	0
Roterende maskin	0	1	0	2	1	0
Eksplisjon	0	1	0	0	0	0
Annet	0	0	2	1	3	8

3. Skaden gjelder:

	73	74	75	76	77	78
Hode	1	1	3	4	0	3
Øyne	2	0	0	1	5	0
Kropp	2	2	5	3	5	3
Armer	1	0	3	1	0	2
Hender	2	5	2	4	5	6
Ben	4	4	4	3	9	5
Tær	1	1	1	0	0	0
Indre org.	0	0	0	0	0	0

4. Skade type:

	73	74	75	76	77	78
Åpent sår	3	4	6	2	4	8
Muskelskade	6	0	4	4	7	4
Leddskade	0	2	2	3	4	1
Brudd	2	2	5	5	3	2
Forbrenning	0	1	0	0	0	0
Fremmedleg.	2	0	0	1	4	0
Hudskade	0	0	0	0	0	2
Annet	0	3	1	1	3	2

5. Skaden skjedde på ukedag:

	73	74	75	76	77	78
Mandag	5	2	3	0	8	4
Tirsdag	2	2	6	3	4	3
Onsdag	2	0	5	6	4	3
Torsdag	3	3	2	5	6	8
Fredag	1	5	2	2	2	1

6. Tidspunkt:

	73	74	75	76	77	78
07.00—10.00	4	3	1	2	4	6
10.00—13.00	4	7	9	6	13	3
13.00—16.30	4	2	7	7	6	7
Annet	0	0	1	1	0	1

7. Aldersfordeling:

	73	74	75	76	77	78
Under 30 år	3	2	1	0	6	2
30—40 år	1	4	3	3	6	3
40—50 år	2	3	5	5	5	7
50—60 år	4	2	3	4	3	5
Over 60 år	3	1	6	4	4	2

8. Fraværets varighet:

	73	74	75	76	77	78
1—3 dager	0	1	0	2	3	3
4—10 dager	5	3	8	1	9	7
11—20 dager	2	6	6	4	5	3
21—40 dager	4	1	1	6	1	2
41—60 dager	0	0	0	0	3	1
61—90 dager	2	1	0	1	0	0
Over 90 dager	0	0	2	0	0	0

Statistikken bygger på et altfor lite tallmateriale de enkelte år til å kunne gi noe representativt bilde av de forskjellige risikofaktorer, men det kan likevel være interessant å se utviklingen fra 1973.

Gledelig er det imidlertid at det i 1978 var skader som var fremkalt ved «snubling, gliing, trå feil». Arbeid med boring ga i 1978 heller ingen skader. Rydding av skog, kratt har vist en økende skadefrekvens. Arbeidsmiljøutvalget har derfor bestemt at forholdene rundt dette skal undersøkes nærmere.

VELFERDS- MIDLENE FOR 1979 ER FORDELT

Samarbeidsutvalget fikk for 1979 i alt 58.000,— kr. til fordeling til velferdstiltak. Etter at utvalget nå har behandlet de ulike søknadene, ble fordelingen denne:

Tilskudd til avvikling av Lappesteinrennet: kr. 1.000,—.

Gryteburennet: kr. 1.500,—.

Bilklubben, arrangement av bil/trafikk løp: kr. 500,—.

Idrettslaget: kr. 7.000,—.

Premier til Brobyggen: kr. 240,—.

Årets pensjonisttur: kr. 8.500,—.

Hytteutvalget: kr. 1.000,—.

Fordeling av midler til de enkelte områdene ble slik:

Område I	kr. 1.800,—
Område II	kr. 2.960,—
Område III	kr. 2.850,—
Område IV	kr. 1.350,—
Område V	kr. 3.900,—
Område VI	kr. 3.200,—
Område VII	kr. 2.960,—
Vegkontoret	kr. 7.660,—
Biltilsynet i Drammen	kr. 1.400,—
Biltilsynet Hønefoss (Gol)	kr. 1.220,—
Biltilsynet Kongsberg	kr. 700,—

Ved denne fordelingen vil det bli stående igjen en rest på kr. 8.260,—, som vil bli fordelt senere i år.

PENSJONISTTURENE

Hvert år arrangeres det tur for vegvesenets pensjonister. Dette gjøres som kjent på den måten at fylket blir delt i to, slik at den enkelte pensjonist får en tur hvert annet år.

Selve arrangementet følger fra år til år et svært så tradisjonelt mønster.

Ved forrige års tur, ble også ektefellene invitert med. Dette førte til at deltagerantallet ble meget høyt idet nærmere 90 pensjonister deltok. På grunnlag av disse forhold har derfor arrangementskomiteén nå bedt SU vurdere om det kan være fornuftig å legge disse arrangementene opp på en annen måte i framtida.

Det må i denne sammenheng presiseres at det ikke er kommet noen kritikk av tidligere års turer. De som imidlertid har ansvaret for dette årlige opplegget, føler det nå slik at på grunn av den store deltagelsen, får ikke deltagerne lenger det utbytte av turen som tidligere.

Det kom ikke fram noen nye tanker og idéer i SU i denne saken, og det ble derfor oppnevnt et utvalg som fikk i oppdrag å legge fram forslag til pensjonistarrangementer i framtida. Pensjonistarrangementsutvalget av 1979 består av B. Hope, O. Johansen og W. Bakken. Som vanlig er for slike utvalg, vil også dette gjerne høre om noen har syn på saken. Brobyggen har også tidligere bedt om synspunkter fra sine lesere på forskjellige ting. På grunnlag av erfaringene fra disse, må vi nå be om at forslag blir sendt oss skriftlig. Telefonen har nemlig ikke stått stille de første dagene etter slike henvendelser.

Så vær snill: Ikke ring oss, men send oss heller et lite brev om synspunkter på framtidige pensjonistarrangementer.

Overgangsbruer E-76 på Nedre Eiker

Tekst: Arne Kruhaug

Foto: W. Bakken



Overskriften ser anonym ut, faktisk er imidlertid at det bak overskriften skjuler seg store mengder hodebry fra forskjellige hold.

De to aktuelle overgangsbruer, den ene i den privateide Verksveien, og den andre i den kommunale Killingrudalléen krysser begge over E76 i Solbergelva. De ble bygget i 1970, men dessverre gikk det ikke lenge før de begge begynte å vise tegn til uregelmessigheter. Vegen opp på bruene ble bygget opp av bark, noe som var nytt dengang. Dårlig grunn tilsa lette fyllmasser, og bark hadde vi jo gratis i de mange anleggsveger

som lå langs den nye E76-traseen. Veglaboratoriet var med på eksperimentet, og både bruer og tilstøtende veger ble bygget, om ikke både godt og billig, så i alle fall billig.

Så begynte ting å skje. Barken «satte seg», tilstøtende veger sank og sank. Det ble etterfylt med grus, og sank. Det ble etterfylt med grus, men dette gjorde bare galt verre. Jo mer en fylte på, jo mere sank det. I 1974 ble den påfylte grus fjernet og mere bark lagt på, men heller ikke dette hjalp. Samtidig kunne man se at landkarsøylene på bruene begynte å bevege seg ut av lodd, og en naturlig konklusjon var da at

massene i tilstøtende vegger presset brufundamentet lenger og lenger innover mot E76.

Etter noen år med undersøkelser, befaringer, diskusjoner, møter osv. blant kloke hoder fra Brukontor, Veglaboratorium, konsulenter og vårt eget kontor (ikke minst), ble man enige om å fjerne noe av barken i tilstøtende vegger, for å erstatte denne med «superlette» masser. Dette er en isoporlignende affære som leveres i blokker på 1,5 m³, og som bare veier 20 kg pr. m³. Til gjengjeld er prisen høy, inklusive transport og de ymse avgifter til Kleppe koster den over 200 kr. pr. m³. Bruene skal forsterkes ved å legge inn betongtrykkstag mellom fundamentene for landkar og søyler.

Arbeidene startet midt i januar, og til vår store overraskelse skapte dette virkelige bølger. Aviser, radio, kommune, skoler, ja til og med et husmorlag var på telefonen nokså umiddelbart, og alle hadde de både gode råd og ymse kommentarer å komme med —.



Vi ser helt tydelig at landkarsøylen er ute av lodd.



NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 045 - Sprengning (Limheftet i A5-format).

Den nye loven om eksplosiver og de nye forskriftene om lagring, transport og behandling av sprengstoffer stiller krav til opplæring av sprengningsarbeidere og sprengningsbaser.

For å dekke denne opplæringen for skytebaser har Vegdirektoratet, Statens teknologiske institutt og Institutt for fjellsprengningsteknikk i fellesskap utarbeidet et kursopplegg.

Kursmateriellet består blant annet av denne håndboka og heftet «Fjellsprengningsarbeid» som omhandler masseberegning og stikking, geologi, maskiner og utstyr, fjellbolting samt arbeidsmiljø og sikkerhetstiltak.

Håndboka inngår i en serie håndbøker som er utarbeidet for bruk i Vegvesenets interne opplæringsvirksomhet.

Håndboka kan fås ved henvendelse til adm. sekr. Aud Laurentz Tveit på vegkontoret.

Etterhvert som vi fikk gravd fram elendigheten viste det seg heldigvis at skadene var mindre enn vi fryktet, og at trykkstaget som skulle krysse E76 kunne sløyfes. Dette medvirket at vi unngikk stengning av denne, og dette igjen har tydeligvis roet de fleste gemytter. I alle fall er arbeidene godt i gang, og klager har det vært lite av nå.

Det er de to «bruveteraner», Nils Kleivedalen og Gudbrand Helgesplass som sørger for at betongarbeidene blir utført forskriftsmessig. De samme karer har også bygget en midlertidig bru over Ulverudbekken, som sikrer beboerne på sydsiden av E76 adkomst i perioden bruene er stengt. Arbeidene vil om alt går bra være ferdige i april engang, eller over 1 mnd. før vi hadde beregnet. Innen den tid har vi vel også tatt knekken på

ca. 1 mill. kr, som grovt skissert er fordelt slik: A/S Monoplast, som produserer de lette fyllmasser, tar ca. 500.000 kr, Eiker Anlegg, som fjerner eksisterende masser og står for nødvendige gravearbeider, tar ca. 100.000 kr, og resten går med til midlertidige vegger, betongarbeider, etterarbeider o.l.

Til tross for det mislykkede forsøk med bark i høye, tørre vegfyllinger og skaden på bruene, kan vi likevel ikke si å ha tapt penger på forsøket. Superlette fyllmasser eksisterte ikke for 9 år siden, og prisstigning og forrentning tatt i betraktning, ville ikke alternativet den gang, lengre bruer eller peling under fyllingene, blitt billigere enn reparasjonskostnadene i dag.

Dessuten er jo alle impliserte blitt noen erfaringer rikere!



Her er barken blitt fjernet og blir så erstattet med mer moderne «masser».

Om bompenger og trafikk

I forrige utgave av Brobyggeren hadde vi et innlegg fra T. Willumsen om bompengehevingen og trafikken på gamle E18. Ikke uventet har vi fått et par synspunkter på denne artikkelen, og vi gjengir således disse to i sin helhet nedenfor.

Først direktør Ola Robøle i A/L Motorvegfinans, og deretter avd. ing. Hans Jacob Gisholt, vegkontoret.

«BROBYGGEREN»,
Buskerud vegkontor,
her.

Trafikken på «gamle E18»

I desembernummeret 1978 legger driftssjef Willumsen «fakta på bordet» om trafikkutviklingen på RV 289, basert på en enkelt trafikkteiling i november 1977 sammenlignet med en tilsvarende teiling i november 1978. Under «fakta» synes han dessuten å henregne en referert, morsom uttalelse fra tidl. vegsjef Nesje.

Det er med andre ord god plass på driftssjefens bord, hvorfor vi tillater oss å supplere med noen fakta (disse trekker riktignok i en noe annen retning):

- 1) ÅDT på RV 289 var i 1976 24,5% større enn ÅDT i 1975, til tross for at det i 1976 var streik og gratis ferdsel på motorvegen i nøyaktig halvparten av året.
- 2) I perioden januar—november 1978 ligger trafikken ved bomstasjonen 2% under årstrafikken 1977. Etter oppgave fra Vegdirektoratet er det i samme periode en trafikkreduksjon på 2,1% fra 1977

til 1978 på E18 Lierskogen. Her er det vanskelig å finne holdepunkt for påstanden om økt avvisning som følge av avgiftsforhøyelsen kr. 1,-.

Med vennlig hilsen
A/L MOTORVEGFINANS
Ola Robøle

Trafikken på «gamle E18»

A/L Motorvegfinans har foran kommentert Willumsens innlegg i Brobyggeren nr. 4/1978.

I tillegg til det kan opplyses at det foreligger meget detaljerte statistikker over trafikken på bomstasjonen. Det vil føre alt for langt å bruke en masse tall og en masse begrunnelser og derved prøve å debattere Willumsens påstander.

Jeg tok alene utgangspunkt i Willumsens påstand om at takstøkningen medførte økt trafikk i «gamle Lierbakkene». Dertil følgende tilleggsfakta som ikke bestyrker Willumsens påstand.

- 1) I januar 1978 passerte 7,5% flere biler enn i januar 1977, altså på tross av forhøyet avgift.
- 2) Både i februar og mars 1978 var imidlertid trafikken lavere enn i 1977, likevel hadde 1-ste kvartal 1,9% høyere trafikk i 1978 enn i 1977.
- 3) Også 1-ste halvår 1978 hadde 0,3% høyere trafikk enn i 1977.

Tallenes tale er imidlertid også at særlig i juli, i sept. og i des. 1978 var trafikken vesentlig lavere enn i 1977. På årsbasis ble den 2,1% lavere enn en totalmengde på ca. 5,1 millioner passeringer. Alt i alt, det er ikke grunnlag for å påstå at avgiftsøkningen alene slo «knock out» på bilistene.

Hans Jacob Gisholt

Biltilsynet varsler om økt kontroll av kjøretøy som transporterer farlig gods.

Tekst/foto: W. Bakken

En ikke ubetydelig del av de varer som transporteres på våre vegger i dag, hører inn under kategorien farlig gods. Eksempler på slikt gods kan være, bensin, gass, etsende væsker, eksplosiver o.l.

For å frakte dette, finnes det meget bestemte og strenge bestemmelser, som gjelder såvel kjøretøyet som sjåføren. Til nå har vi i dette landet heldigvis unngått alvorligere ulykker med slike transporter, men alle husker vel med gru ulykken som

skjedde i Spania der en gassbil havnet inne på en campingplass. Det er i hvert fall prisverdig at myndighetene nå setter i verk tiltak før en alvorlig ulykke har skjedd. Folk fra biltilsynet har vært på kurs der de har lært hvordan en grundig kontroll av denne type kjøretøyer skal gjøres. I dagspressen og lokalradioen er det blitt bebudet en skjerpet overvåking av disse kjøretøyene i vårt distrikt.

Brobyggeren var med på den første i en serie av flere slike spesialkont-



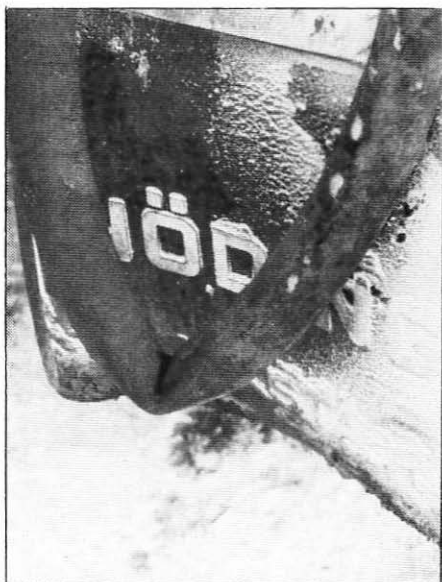
Stasjonssjef Ahlgren ledet den første spesialkontrollen av kjøretøy som transporterer farlig gods.



Her er lokkene på selve tanken gjenstand for nøye kontroll.

roller. Den ble gjennomført av folk i biltilsynet sammen med politi og representanter for brannvesenet. Resultatet av denne første kontrollen viste med all mulig tydelighet at det er behov for flere. Uten å gå for detaljert inn på de feil og mangler som ble oppdaget, kan sies at brannslukningsutstyret generelt sett var for dårlig. Her var det en del merknader både til selve apparatene, og stedene der de ble oppbevart. Ellers var det betryggende å konstatere at sjåførene stort sett visste hvordan de skulle forholde seg ved et eventuelt uhell. Men hva hjelper vel det, hvis ikke utstyret er i orden?

Som nevnt tidligere vil denne spesielle typen kjøretøyer bli gjenstand for økt overvåking i tiden framover. Flere kontroller vil nemlig komme, lover biltilsynet.



Vi viser her et par eksempler på hvordan det ikke skal være. Til venstre er brannslukningsapparat lagt sammen med mye annet rart. Det er ikke etter forskriftene. Til høyre ser vi en slange som har fått en knekk. Dette er heller ikke så bra.

Vi presenterer:

Anleggsavdelingen.

Tekst: T. Nyberg

Foto: W. Bakken

Ved årsskiftet 63/64 begynte en ny tidsregning ved Buskerud vegvesen. Vi fikk ny vegsjef, ny veglov og ny organisasjonsform. Funktionsinndeling av arbeidsoppgavene skulle gjennomføres for å kunne styre den forventede store ekspansjon innen vegsektoren. Forventningene var store, likeså ambisjonene.

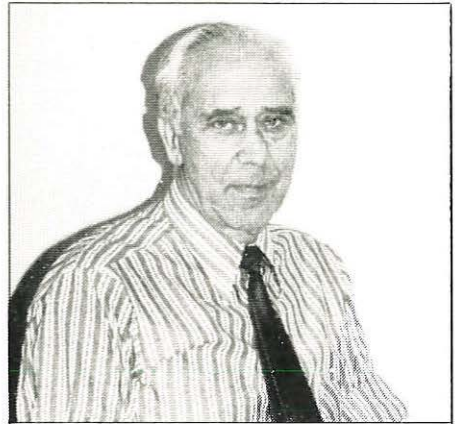
Koordinering, rasjonalisering, driftsplanlegging, driftsledelse, driftsoppfølging og økonomisk styring er fine stikkord i denne forbindelse.

Dette kan også være stikkord for anleggsavdelingens gjøremål etter forutsetningen i den nye organisasjonsform for den del av bevilgningene til riks- og fylkesveger som er avsatt til investeringsformål, nyanlegg, utbedringer og forsterkninger.

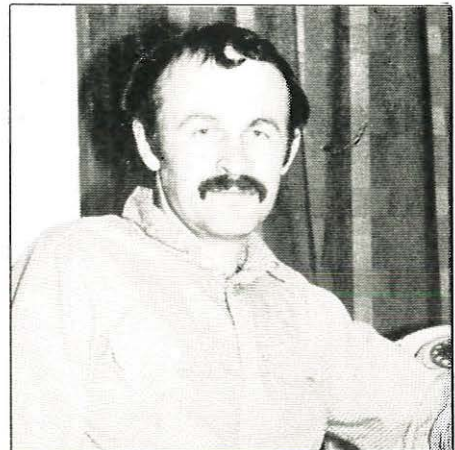
Arbeidsstedene er ofte spredt over hele fylket og skifter stadig, enkelte steder flere ganger i året. Det å være tilsatt ved anleggsavdelingen kan derfor ofte fortone seg som litt av et «fanteliv», særlig for oppsynet og tjenestemennene ute i driften.

Det er derfor et mål fra anleggsavdelingen å få en organisasjonsform som tilsier et minimum av forflytninger. En måte å få dette til på er inndeling av fylket i områder. For 1979 har vi lagt opp til en slik inndeling som vist på oversikten. Dette viser også avdelingens bemanning pr. i dag hva angår ingeniører og oppsyn.

En slik områdeinndeling forutsetter at alt anleggsarbeide blir tillagt anleggsavdelingen for å gi en mest mulig stabil arbeidsmengde innen områdene.



Leder av anleggsavd. Overing. Tor Nyberg



Avd.ing. Svein Sørju

Organisasjon arbeidsledelse 1979

Overing. T. Nyberg, anl.sjef

OMRÅDE	OMRÅDE SYD Røyken Hurum Lier	OMRÅDE VEST Nedre Eiker Øvre Eiker Modum vest Sigdal Kongsberg/Numedal	OMRÅDE NORD Modum øst Krødsherad Hallingdal	OMRÅDE ØST Ringerike Hole	BRUER Hele fylket
ANL.LED/ DRIFTSPLAN	Avd.ing. Steinsvik Opps.m. R. Sundal	Avd.ing. J. Gjennestad	Avd.ing. G. Gran	Avd.ing. S. Sønju Kontrolling. engasj.	Ing. A. Kruhaug
OPPSYNS- MANN	Emil Heimdal	Ingebret Slåtta Sigmund Haugen	Egil Sandanbråten Tor Reiersgård Edvin Flesvik	Kjell Nygård	Torleiv Sæther
OPPSYNS- MANN ASSISTENTER	Reidar Stavn Pål Rødby Jan Åge Knudsen Alf Reiersgård (rekv.)	Georg Dalsbotten Helge Thorsby Noralf Haugvaldstad	Per Rotli	Ole Karterud	Sigmund Helgesplass



Avd.ing. Jørn Gjennestad



Avd.ing. Gunnar Gran



Avd.ing. Knut Steinsvik



Avd.ing. Roy Nilsen



Ing. Arne Kruhaug



Ing. Jan Stenersen



Oppsynsmann Ragnvald Sundal

Vegvesenet på glattisen igjen —

Men denne gang under kyndig veiledning

Rep.: W. Bakken

Glattkjøringsbanen i Hof er nå i full drift. Men før den ble åpnet for alminnelig ferdsel, hadde biltilsynet i fylket banen til rådighet i en uke. Sammen med instruktører fra kjøreskolene i distriktet har 3 mann fra biltilsynet lært både seg selv og andre, kjøring på glatt føre. Den siste dagen ble nemlig avsatt for at en del folk i driften skulle få anledning til å kjøre på glattisen under kyndig veiledning. Også enkelte utvalgte inne på kontoret fikk delta. Kurset var lagt opp med en teoretisk og en praktisk del.

Først fikk deltakerne en teoretisk innføring i hvordan kjøring på glatt føre skal gjøres. Så ble de samme momenter vist i praksis ute på banen av instruktørene. Det ble her demonstrert bremsing ved ulike hastigheter, unnamanøver og kjøring

i sving. Deretter var det så kursdeltakernes tur til å prøve seg.

Og mange var de som ble forundret over hvor lang strekning de egentlig trengte for å få stoppet. Kjøring i sving medførte også en del forbausende reaksjoner hos deltakerne. Men etter hvert som hastigheten og teknikken ble tilpasset forholdene, gikk det slik som det egentlig skal. Så er det å håpe at de kunnskaper som ble ervervet denne dagen, ikke blir glemte ute på vegen. Det at en får noen timers opplæring ved en glattkjøringsbane, er ikke det samme som at en nå automatisk behersker alle forhold ved bilkjøringen. Endel bremsespor på kryss og tvers, samt noen krater i brøytekanten på vegen fra glattkjøringsbanen og ned på riksvegen beviser det.



En noe kald, men dyktig kursleder var avd.ing. Erik Lysenstøen.



Her demonstreres korrekt bremsing. Hvis tilskuerne ser noe stive ut, skyldes det de mange minusgradene.

BILTILSYNETS SPALTE

retningsviseren

NYTT OM FØRERKORT








Av biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard

NYE FØRERKORT NYE FØRERKORTKLASSER

I løpet av 1979 vil vi få nye førerkort, og disse nye førerkortene vil bli utstedt av Biltilsynet. Førerkortet følger Wienkonvensjonen, har format A7 og skal være lys røde og bestå av et enkelt plastlaminert kort. Førerkortet skal lages på Biltilsynsstasjonene etter en helfotografisk metode.

Det er ikke meningen at alle de 1.7 mill. førerkortinnehaverne skal måtte bytte ut de gamle førerkortene. De nye førerkortene skal innføres etter hvert som de gamle utgår og må fornyes. Det vil også måtte bli en overgangsordning for å få innført de nye førerkortklassene.

Vi vil også få nye førerkortklasser, den illustrerte oversikten viser de nye førerkortklassene.

Kategori	NYE FØRERKORTKLASSER	
A	TUNG MOTORSYKKE	
B		PERSONBIL, VAREBIL Tillatt totalvekt under 3500 kg Ikke flere enn 8 passasjerplasser Bil/henger, totalvekt under 3500 kg Aldersgrense: 18 år
C		MOTORKJØRETOY FOR GODSTRANSPORT Tillatt totalvekt over 3500 kg Aldersgrense: 20 år
D		BUSS Kjøretøy for persontransport som har flere enn 8 passasjerplasser Aldersgrense: 20 år
E		TILHENDER Kan kombineres med B, C og D.
BE		PERSONBIL MED TILHENDER Personbil med tilhenger hvor samlet totalvekt er over 3500 kg Aldersgrense: 20 år
CE		VOGNTOG Trekkvognens tillatte totalvekt er over 3500 kg Tilhengerens tillatte totalvekt er over 750 kg. Aldersgrense: 20 år
DE		BUSS MED TILHENDER Tilhengerens tillatte totalvekt er over 750 kg Aldersgrense: 20 år

DE NYE FØRERKORTENE VIL SE SLIK UT:

FØRERKORT · PERMIS DE CONDUIRE

- Etternavn
LARSEN
- Fornavn
LIV
- Fødselsnummer
200553 32299
- Bostedskommune
MODUM
Innehaverens underskrift
Liv Larsen
- Utstedt av
BILTILSYNET
- Sted
HØNEFOSS
- Gyldig til
19.2.89
- Klasse
*BE****



...19.2.79...
Dato

PRØVE

Staten
BILTILSYNET
HØNEFOSS

Edvard Omsland
Stempel/Underskrift

NORGE (N) **NORVÈGE**

Fører kortets gyldighetsområde er angitt med bokstav(er) på forsidenes linje nummer 8.

Fullstendig gyldighetsområde for førerkortklassene er angitt i kjøretøy- og førerkortforskriftene.

A Motorsykkel
B Person-/varebil
C Lastebil
D Buss
E Tilhenger/tilhengerredskap til B, C eller D
T Traktor

Særskilte vilkår/Merknader: X

Må bruke brille:

Gjelder bare automatgiret kjøretøy

Selve produksjonen av førerkortet vil skje etter en såkalt «helfotografisk metode». Dette vil i prinsippet si at førerkortkandidaten innfotograferes i et bestemt felt på selve førerkortblanketten, som på forhånd er påført de foreskrevne data. Førerkortkandidaten slipper derved, om han/hun ønsker det, å ta bilder på forhånd. Hele produksjonshandlingen utføres i én operasjon ved biltilsynet. Produksjonstiden pr. førerkort anslås til ca. 4 min.



Vegvesenet styrker maskinparken

Av: W. Bakken

Vegvesenet har nå fått styrket sin maskinpark. 3 Unimog lastebiler ble overlevert mask.avd. på Solberg vegsentral fra firmaet Bertel O. Steen A/S. Bilene som har typebetegnelse U1000, har en motor på 95 hk. og kan påmonteres forskjellig tilleggsutstyr. Her kan nevnes snøplog, fresere av ulike slag, strøtstyr, feiekoster for feiing av vegbanen, vaskekoster for rekkverk, skilt, tunnelkoster og kantslåmaskin.

Bilene er også godt egnet til sleping av forskjellig utstyr.

Verd å nevne er at bilene er utstyrt med 8 hovedgear, 8 arbeidsgear og 8 krypgear, altså totalt 24 utvekslinger forover og bakover, kjørehastigheten kan varieres fra 140 m i timen til ca. 80 km/t.

Det er områdene I, VI og VII som i første omgang vil få glede av dette nye utstyret. Bilen i område VII vil vinterstid også bli benyttet en del i område II.

Hver bil har med alt tilleggsutstyr kostet noe over 400.000 kr.



De tre som får glede av de nye bilene er Arild Fagerås, Rolf Sandberg og Knut Andersen. Sammen med disse står maskininstruktør Arne Bråthen.

FORSLAGSORDNINGEN

Vi skrev i forrige nummer av Brobyggeren at samarbeidsutvalget i et forsøk på å få mere fart i forslagsordningen, nå hadde gått til innkjøp av premiekrus. Og umiddelbart synes det som om SU's forhåpninger er blitt innfridd. Den første av denne «takktak for interessen» tildelingen gikk til avd.ing. Knut Steinsvik. Hans forslag om et nytt møtereferat-skjema ble ikke premiært. Isteden vanket det altså et krus til forslagsstilleren.

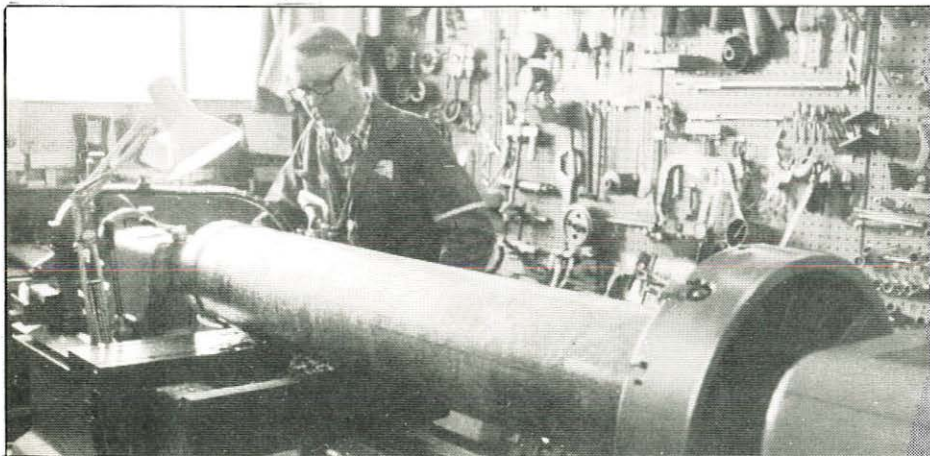


Knut Steinsvik ble den første som fikk overrakt premiekruset. Her mottar han oppmuntringen av formannen i SU, Frithjof Indseth.

En arbeidsplass i vegvesenet

I verktøyrommet v/Solberg vegsentral finnes et stort utvalg av spesialverktøy og utstyr, alt nødvendig for å utføre reparasjonsarbeider på vegvesenets maskiner. Finn Thorkildsen har det daglige ansvaret i «buret». Han påser at verktøy og utstyr får sitt nødvendige ettersyn, et arbeid som blir utført til alles tilfredshet.

Maskinarbeid av stor variasjon blir også utført i «buret». Bildet viser Finn Thorkildsen ved dreiebenken med bearbeiding av ny stolpedor for vegrekkverksutrustningen.



Årsmøte i vegvesenets Bedriftsidrettslag:

Jan Fjeld tildelt årets innsatspokal

Rep.: W. Bakken

Vegvesenets bedriftsidrettslag har holdt årsmøte i nærvær av ialt 14 stykker.

Selv om interessen for selve årsmøtet heller var labert, viser årsmeldingene fra de respektive gruppene god aktivitet siste år. Spesielt vil vi trekke fram fotballgruppa, som ved sin solide innsats blir å finne i 1. divisjon fra neste sesong.

Videre kan nevnes at laget ble rangert som nr. 6 i kampen om årets fair play-pokal. Dette er en meget flott utmerkelse, når en tar i betraktning at 31 lag var tatt ut i konkurransen om denne utmerkelsen. Også tildelingen av årets innsatspokal gikk til en fotballspiller, nemlig Jan Fjeld. I sin begrunnelse for tildelingen, sier hederstegnutvalget:

«Fjeld har i sesongen 1978 spilt samtlige kamper og vist en sjelden innsatsvilje og interesse. Han har deltatt på vegvesenets fotballag fra starten i 1967 og er vel den av de aktive som har det høyeste antall kamper. Fjeld har hele tiden vært en verdig representant for klubben med sin fine oppførsel på idrettsbanen».

Brobyggeren vil også få gratulere Jan Fjeld med den vel fortjente utmerkelsen.

Fra håndballgruppas årsmelding går det fram at siste års prestasjoner som vanlig har vært meget gode. I serien er laget å finne på tredje plass på 1. divisjonstabellen. Dette må sies å være svært så bra, når en vet at det er med ca. 80 lag i serien.



Jan Fjeld (t.h.) med innsatspokalen. Ved siden av seg har han Einar Ottesen, som ble toppscorer på fotballaget, og således var med på å skyte laget tilbake til 1. div.

I Hallingkastet innfridde herrelaget forventningene idet de spilte seg til finaleplass. Damenes innsats i lekene må karakteriseres som svært lovende.

Fra o-gruppas beretning, merker vi oss at Grethe Wanvik stadig er blitt bedre. Også Nils Harald Kraugeruds innsats i skogene bør nevnes.

Når det gjelder deltakelse til idrettsmerkeprøvene, er 1978 blitt et rekordår i så måte. Ialt 21 har deltatt ved prøvene.

I 1976 og 77 ble laget kretsens beste bedrift i sin klasse i idrettsmerkekonkurransen. Også innsatsen i 1978 skulle tyde på en god plassering i denne konkurransen.

Ellers har det pågått en aksjon under mottoet «sykle til jobben». Dette ble imidlertid ingen ubetinget suksess idet det ikke er mulig å få parkert en sykkel hverken utenfor eller i CK-bygget. Etter det vi erfarer, er det visst ikke mulig å få løst dette problemet heller.

Når det gjelder den økonomiske siden ved lagets virksomhet, så er tallenes tale noe dystre:

Utgiftene er nå større enn inntektene. Og ikke bare det, også medlemstallet i klubben er synkende. På disse to feltene må det derfor til et skippertak. Således ble medlemsverver Wiggo Foosnes bedt om alltid å bære medlemsblokka på innerlomma.

Så er det bare å håpe at de i vegvesenet som treffer på denne karen, har en 10'er å avse.

Vi gir til slutt en oversikt over hvem som er med i styret og de ulike gruppene:

Styret

Formann: Roy Nilsen
Nestformann: Tore Finnerud
Sekretær: Grethe Holst
Kasserer: Jarle Brekken
Styremedlem: Sæming Alvim

DE FORSKJELLIGE GRUPPER

Orienteringsgruppa:

Sæming Alvim, oppmann
Per A. Berg
Per Ole Wanvik
Grethe Wanvik



Per Ole Wanvik må sies å ha vært vegvesenets fremste representant i skisporet denne sesongen.

Idrettsmerke/Friidrettsutvalg:

Per Ole Wanvik, Oppmann
Wiggo Foosnes
Tore Hansen
Vidar Bergli
Grethe Wanvik

Idrettsutvalg kvinner:

Grethe Wanvik
Bente Reistad Støa

Medlemsverver:

Wiggo Foosnes

Fotballutvalg:

Jarle Brekken, oppmann
Per Olav Klemsdal
Odd Grette

Håndballutvalget:

Willy Bakken, oppmann
Tore Finnerud
Ole Resell, lagleder

Skiutvalg:

Leif Arne Aannestad
Tore Strand

Bortennisutvalg:

Ivar Skretteberg
Gunnar Knag

Komité for Goltturneringen:

Einar Ottesen
Roy Nilsen
Jorunn G. Ebbestad Brun

Materialforvalter:

Knut Grothe

Hederstegnutvalg:

Tore Strand
Kåre Holestøl
Tore Wang



Oppmann for fotballaget, Per O. Klemsdal overleverer pokalen til formannen, Roy Nilsen

Ledige arbeidsplasser i driften

I et møte mellom Hovedtillitsmannsutvalget og administrasjonen er en blitt enige om følgende ordning, når det gjelder utlysning av ledige arbeidsplasser i vegarbeidsdriften: F r eventuell offentlig utlysning skal ledige faste arbeidsplasser i den vanlige vedlikeholdsdriften som hovedregel utlyses internt blant de tilsatte ved vegarbeidsdriften i Buskerud. Dette gjelder også arbeidsplasser for maskinførere så langt det av hensyn til maskindriften er hensiktsmessig med slike arbeidsplasser i vedlikeholdsdriften.

Ordningen gjelder ikke arbeidsplasser som er berørt av sesongvariasjoner dersom ikke forholdene (arbeidsområde og -sted) er de samme fra år til år.

Omplassering av helsemessige e.l. grunner kan skje uten forutgående intern utlysning. Vegsjefen avgjør om det skal foretas en intern forflytning f r tilsetning i ledige stillinger.

Uavhengig av ovennevnte ordning vil alle v re ansatt med plikt til å arbeide i hele fylket. Tidligere fordeling av arbeidsplasser kan ikke påberopes ved pålegg om flytting.





Forslagsordningen

for

Statens vegvesen og Statens biltilsyn

ORIENTERING NR. 6

JANUAR 1979

OVERSIKT OVER PREMIERTE FORSLAG 2. HALVÅR 1978
(NB! "L" foran premiesum = Premiært lokalt)

FORSLAG	FORSLAGSTILLER	REFR.NR.	PREMIE
VEGDEKKER (6)			
Tang for borkjerneprøver	Arnold Henriksen Troms	19-2	L 1000,-
Forbedret metode for sporfylling	Anders Noddeland Aust-Agder	09-14	1700,-
BRUER/KAIER (8)			
Forslag i samband med bruregister	Leif Fylling Møre og Romsdal	101	800,-
VINTERVEDLIKEHOLD (9)			
Tining av stikkrenner	Hans Øiberg Nord-Trøndelag	17-5	L 600,-
SKJEMAER (10)			
Forslag til skjema for rettelser under arbeid med vegplaner	Øistein Tobiassen Aust-Agder	09-15	L 300,-
Kurskort og skjema for oversikter	Berny Nilberg Rogaland	11-64	L 500,-
Bruk av skjema i forbindelse med midlertidig skiltvedtak	Finn E. Berg og Finn Carlsen Vestfold	07-5	L 200,-
Rapporteringssystem for arbeidsplassundersøkelse	Jørn Gjennestad Buskerud	06-1	L 1000,-

FORSLAG	FORSLAGSTILLER	REFR.NR.	PREMIE
ADM/RUTINER (11)			
Forbedring av kartarkivet	Anne Sofie Jensen Nord-Trøndelag	17-6	L 800,-
Kontrollopplegg ved storskade, brann eller tyveri av motorvogner	Kåre Halvorsen Møre og Romsdal	jour.nr. 14988/78	800,-
MASKINER OG UTSTYR (500)			
Prøvetaker for grusprøver direkte fra utbringerbånd	Ole Mortensen Nord-Trøndelag	17-3	L 1000,-
Svingbar gaffel for montering på Moelvenkran for nedtaking av giganter, bjelker etc.	Karl Rørvik Nord-Trøndelag	17-4	L 1200,-
Støttestativ for opptrekking og nedsetting av bår	Erik Engesmyr Østfold	01-1	L 400,-
Forbedring på Star-Dust støvsamler	Simon Sletten Troms	19-1	L 1500,- + 400,-
Servicekasse for ATMO-kompressor	Ove J. Skifjeld Telemark	08-1	L 500,-
Lampe for tegnebord	Tore Braaten Buskerud	06-2	L 1200,-
Tett plugg for slangeforankring i telleapparat.	Tore Braaten Buskerud	06-4	L 600,-
KOMPLETTERING (7)			
Endring av stolpefeste for arbeidsvarsling	Tom R. Olsen Telemark	08-2	L 200,-

NYTT FRA SU

HYTTEUTVALGET

På siste møte i SU ble det valgt nye medlemmer i hytteutvalget.

Funksjonstiden for dette utvalget er ett år, og det består nå av følgende personer: Borgny Bråthen - Tore Braaten - Albert Skarstad.

BEDØMMELSESUTVALG

Det er også blitt nye representanter i bedømmelsesutvalget. Her er funksjonstiden 2 år, og følgende ble valgt: Per Olav Klemsdal - Albert Skarstad - Hans G. Kvikstad.



Konkret målsetting for trafikksikkerhetsarbeidet.

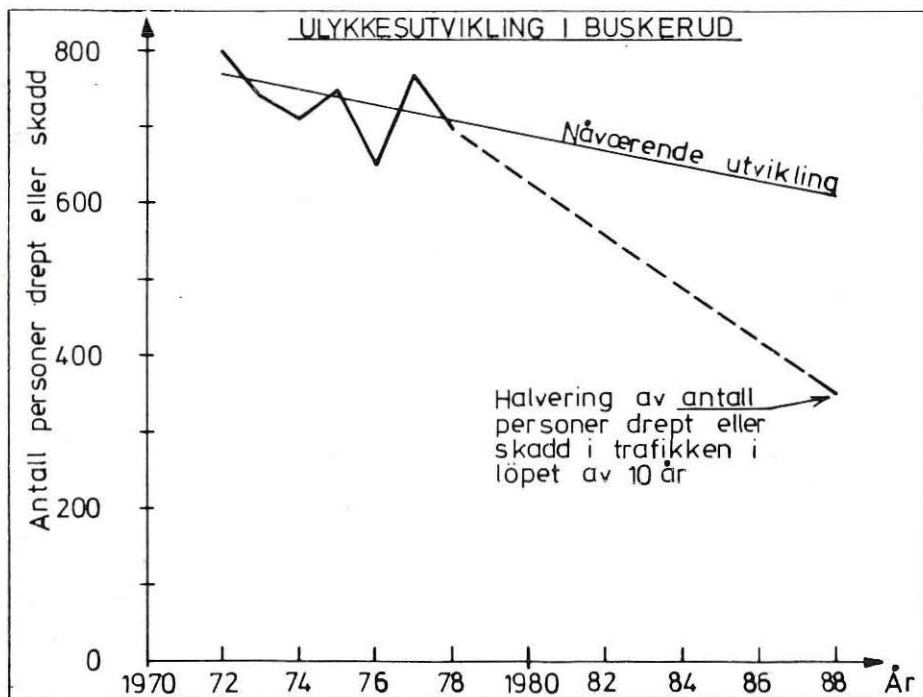
Av overing. Bjørn Dietrichs

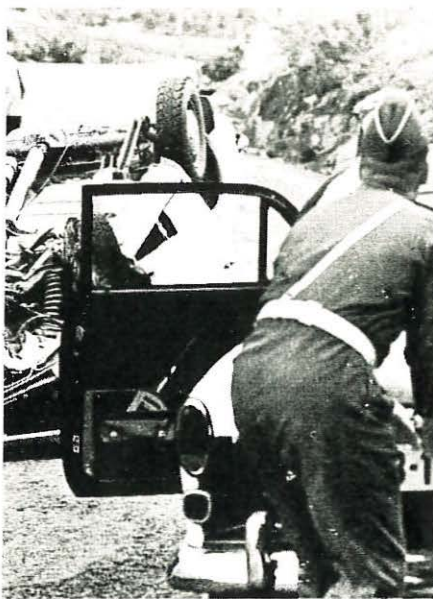
Vi har i trafikksikkerhetsarbeidet ingen konkret målsetting. Jeg tror ikke at vi kan få særlig bedring i trafikksikkerheten uten at vi setter oss et konkret mål, f.eks. en halvering av personskadeulykkene over en 10 års periode. Hvis vi lager en slik målsetting og våre politiske myndigheter aksepterer dette som et overordnet mål, vil vi forhåpentligvis få et langt bedre trafikksikkerhetsarbeid. Vegvesenet, politiet, skolevesen, kommuner og andre som steller med trafikksikkerhet vil kunne arbeide med en helt annen glød en tilfellet er nå. Ulike instanser vil kunne arbeide mot et konkret mål og vil kunne få forståelse for hardere

tiltak i form av f.eks. regulerings-tiltak og overvåkningstiltak. Det kan gi åpning for omprioritering av midler når målsettingen ikke innfris. Dette vil vi kunne se allerede etter noen få år. Trafikksikkerhetsarbeidet trenger et mål.

Buskerud har innenfor tettbebyggelse noe flere kryss og møteulykker enn landsgjennomsnittet. Utenfor tettbygd strøk dominerer møte- og utforkjøringsulykker.

I våre tettsteder har vi mye å hente av mindre trafikksikkerhetstiltak. I Oslo startet man i 1971 en trafikksikkerhetsgruppe. Ved et bevisst trafikksikkerhetsarbeide har man klart å halvere antall person-





Kampen mot trafikulykkene vil koste mange penger.

skadeulykker fra 1970 til 1978. Antall dødsulykker har også gått ned til det halve i samme tidsrom. I Buskerud har vi kun 2—3% bedring i personskadeulykker pr. år.

Vi bør opprette egne trafiksikkerhetsgrupper i våre tre byer.

Vi har en slik gruppe bestående av representanter for politiet, byingeniør, byplankontor og vegvesen som nå arbeider med Rosenkrantzgt. i Drammen. Denne gruppen bør fortsette sitt arbeide på andre punkter, og liknende grupper bør lages i andre byer.

Utenfor tettstedene er det sannsynligvis et samspill av politiovervåkning, kommunal arealplanlegging, fysiske tiltak og opplæring som må til for å bedre situasjoner. Et slikt bevisst samspill finnes ikke i dag. Det er på tide med en felles målsetting.

En halvering av personskadeulykkene på 10 år er et ambisiøst mål. Det vil koste penger, innsats og midler som vi i dag ikke har oversikt over.

Jeg ser det imidlertid slik at vi klarer ikke å få noen vesentlig bedring i trafiksikkerhetsarbeidet med slike runde formuleringer som: «Vi skal arbeide for å bedre trafiksikkerheten». Vi trenger et overordnet mål for å sette i gang en diskusjon og begynne i nye baner. Finland satte seg det mål å halvere antall dødsulykker på 10 år. De har klart det på 8 år. Japan har satt en konkret målsetting om trafiksikkerhetsarbeidet og har klart å redusere antall dødsulykker fra 16.300 i 1971 til 8.900 i 1978. Hvordan er viljen i Norge?

Vi har så vidt begynt. Fylkets trafiksikkerhetsutvalg har gjort vedtak om at fylkestinget skal gå inn for en slik konkret målsetting og Vegkontoret skal arbeide videre med saken.

**Bruk
bil-
beltet**



VANNRETT

- 1 Papir
- 10 Utflykt
- 11 Farge
- 13 Utrop
- 14 Krig
- 16 Konjunksjon
- 17 Rot av plante
- 19 Sted i Telemark
- 21 Betalingsform, bakv.
- 22 Elektrisitet, forkortelse
- 23 Mesterskap
- 24 Uttale
- 25 Materiale
- 26 Ansikt, bakv.
- 28 Fransk terrororganisasjon
- 31 På kaffekjelen
- 32 Med videre
- 33 Bitterhet
- 35 Gass
- 38 Land

- 42 Snor
- 43 Nynorsk tidsadverb
- 45 Hat mot andre folkegrupper
- 46 Vokse
- 48 By i Utah, USA
- 51 Beveger
- 52 Mannsnavn

- 9 Fiskeredskap
- 11 Utvekslingsanordning
- 12 Er mange spilleautomater
- 14 Straffeform
- 15 Kjell Trondsen
- 18 Partere
- 20 Korn
- 27 Lyver
- 29 Fylke
- 30 Repliserte
- 34 Sint
- 36 Kjemisk tegn
- 37 Unnvære, bakv.
- 38 Nesten blink
- 39 Hovedstad
- 40 Roger Moore
- 41 Forstavelse
- 44 Dampe
- 47 Omtåket
- 49 Tittel
- 50 Artikkel

LODDRETT

- 1 Ulempe
- 2 Sporte
- 3 Krok
- 4 Narre
- 5 Presens
- 6 Underlige
- 7 Fuktighet
- 8 Blir opplært

Våre medarbeidere.

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen i vegvesenet: Olav Langehaug, maskinfører, Gol – Harry Granli, maskinfører/mekaniker, Gol – Kjersti Andersen, kontorassistent (vikar), vegkontoret.

Følgende har sluttet i vegvesenet etter oppnådd aldersgrense:

Sigurd Lien, Ringerike 1/3-79
Kristian Briskodden, Ringerike 1/3-79

Brobyggeren ønsker disse mange gode år som pensjonister.

Vi gratulerer

50 år

- 17/1 Bjørg Matsen, Kongsberg
- 18/1 Olaf B. Sønsterud, Rødberg
- 28/1 Erling Sund, Solbergelva
- 3/2 Asbjørn Bustgaard, Asker

60 år

- 6/1 Tore Kleiv, Rollag
- 13/1 Asbjørn Westby, Drammen
- 14/2 Inger Amundsen, Kongsberg
- 12/3 Ingvald Sandsbråten, Prestfoss



GILHUUS SVEIN
RUGDEV 21
3030 KONNERUD

Massekorsbånd

**NÅ
vil han
rydde
opp!**



VENSTRØ

VERNING VESTERD 12A