

Nr. 2 · Juli 1981 · 11. årg.

Brobyggeren



Vår nye vegsjef
Finbeck i Drammen
Nytt regnskapssystem
Den store styrkeprøven
Håndbok 018
Omplussing
Autosys
Personalia



Brobyggeren



Organ for Buskerud Vegvesen

Redaktør:
Willy Bakken

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

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

Opplag: 1.400 eks.

Trykk: Saturn Trykkindustri AS

Fotosats: Sportsforlaget AS

Forsidebildet:
Buskeruds nye vegsjef
Trygve Rognan

Foto: Jan Haugerød

INNHOLD:

Side

- 1 Redaktøren har ordet
- 2 Den nye vegsjefen
- 5 Finbeck i Drammen
- 9 Nytt regnskapssystem
- 12 Informasjonsutvalgets innstilling
- 16 Den store syrkeprøven
- 21 Renere rasteplasser
- 22 Håndbok 018
- 25 Omplussing
- 26 Brunytt
- 29 Autosys
- 32 Samarbeid Anlegg/Plan
- 33 Personalialia

REDAKTØREN

TILBAKE TIL GRUSVEGSTADIET?



HAR ORDET

Det kan umiddelbart synes nokså meningsløst å framkaste en slik tanke når vi vet at vi i dag har svart dekke på nesten alle våre fylkesveger.

Men på bakgrunn av det forslag til langtidsbudsjett som nå foreligger for fylkesvegene, er det ikke utenkelig at fortiden igjen kan bli nåtid om ikke så lenge.

At økonomien i fylkeskommunen er heller dårlig, er noe alle kjenner til. Sparekniven blir flittig benyttet, og mange planlagte utbyggingsoppgaver blir lagt på is.

Under slike forhold er det rimelig at også vegsektoren må ta sin del av denne beske, men nødvendige medisin. Men det er en kjennsgjerning at det ikke er bare i vårt fylke det står dårlig til med økonomien.

Tross dette faktum er det klart at de fleste fylkeskommunene finner det riktig allikevel å prioritere vedlikeholdet av fylkesvegene høyere enn det som er tilfelle i Buskerud.

Vi har i dag et fylkesvegnett som i landsmålestokk er sterkt trafikkert, og i tillegg er det svært dårlig bæreevne på mange veger. Dette er et forhold som ulike næringer sterkt føler på kroppen under teleløsningsperioden med ned-satt akseltrykk på samtlige fylkesveger.

Men tilbake til bevilgningene. I 1979 lå vedlikeholdsmidlene 12% lavere enn gjennomsnittet for de øvrige fylkene i landet. Til sammenligning kan nevnes at til riksvegvedlikehold fikk vi tildelt 26% mer enn landsgjennomsnittet.

Dersom midler til fylkesvegvedlikehold skulle stå i forhold til riksvegene, skulle vi hatt 30% mer å rutte med. Uttrykt i kroner svarer dette til totalt 36 mill. årlig.

I år har vi 19 mill. kroner å vedlikeholde fylkesvegene med, og forslaget i langtidsbudsjettet går ut på at dette beløp skal økes med 1 mill. for hvert av de kommende år.

Det vil således ta 17 år før vi kommer opp på det nivå vi anser er nødvendig for å vedlikeholde disse vegene. Men da skriver vi år 1998 og har sikkert et annet prisnivå enn 1981.

Med disse fakta på bordet går våre fylkesveger en særdeles mørk tid imøte. Så tanken om igjen å måtte kjøre på fylkesgrusveger er ikke så urealistisk allikevel.

Vi ønsker Trygve Rognan velkommen til oss

Fylkets 11. vegsjef er på plass i sjefsstolen

INTERVJU: W. BAKKEN

«En av de ting som opptar meg når det gjelder dagens moderne vegvesen, er å se vår funksjon i forhold til samfunnet rundt oss. Vi må tilpasse oss samfunnets mål og sørge for å ha kompetanse og organisasjon i pakt med det». Dette sier den kommende vegsjefen i Buskerud til Brobyggeren.



Trygve Rognan er den 11. i rekken av vegsjefer i vårt fylke. Han er 48 år, er født og oppvokst i Bodø og han er gift. Rognan har fått sin utdannelse ved NTH, og startet sin karriere i vegvesenet i 1957 da han ble ansatt i Finnmark fylke.

I 1963 flyttet han til Vestfold der han fikk stillingen som leder av anleggsav-

delingen. Elleve år senere ble han ansatt som driftssjef i samme fylke. Rognan har også vært to år i Tanzania som leder for vegbyggingssprosjekter.

På vårt spørsmål om hva han bedriver i sin fritid, kan han betro oss at når han ikke er opptatt av hverken jobb eller foreningsaktivitet, liker han best å ferdes i skog og mark. Foruten å være friluftsmenneske i det lokale miljø, reiser han gjerne til fjells, nærmere bestemt til Blefjell der han har hytte. «Dit rømmer jeg så ofte mulighetene tillater det, og særlig da om vinteren, sier han.

Selv om ikke Rognan vil la seg klassifisere som hverken sportsidiot eller hobbytrimmer, kan han røpe at han av og til går under betegnelsen «myk trafikant. «Hvis været og dagen ellers tillater det, tar jeg gjerne sykkel til jobben», sier han.

Vi iler da straks til med å reklamere for de mange fine sykkelvegene vi har i dette fylket, og at han som syklende vegsjef nok vil føye seg fint inn i rekken av tidligere syklende vegoverhoder i fylket. Så akkurat den arven vil da tydeligvis bli ført videre.

Etter denne korte skisse av privatmennesket Rognan er det naturlig for oss å komme inn på det som venter ham i nær fremtid, nemlig stillingen som vegsjef hos oss. Et spørsmål er da nærliggende å stille, og det er om han gle-

der seg til å komme til Buskerud.

Og svaret kommer kontant og ærlig:

«Ja, jeg gleder meg svært til det. Samtidig vil jeg få legge til at jeg også er spent på det som venter meg, og det som ventes av meg. Selv om vegvesenet er noenlunde likt fra fylke til fylke, vil nok stillingen som vegsjef i Buskerud by på nye og utfordrende oppgaver for meg. Ellers vil jeg si at selv om kjennskapet til mitt nye fylke til nå må karakteriseres som overfladisk, står Buskerud for meg som et spennende fylke. Det favner vidt både geografisk, nærings- og bosettingsmessig, og dette gjenspeiler seg sikkert når det gjelder de oppgaver vegvesenet skal løse».

«Hva er du mest opptatt av når det gjelder dagens vegvesen?»

«Av flere ting vil jeg trekke fram dette med tilpasningen til samfunnet rundt oss. Vi må ha klare målsettinger for vår aktivitet, og vi må forme disse målsettingene slik at vi kan bli istand til å oppfylle dem. Vi har vel opplevd at 60 årenes vegvesen har utviklet seg fra å være en nesten ren teknisk vegetat, til dagens organisasjon som griper inn på mange, nye områder. Jeg tenker her på trafikken på vegen, trafikksikkerhet, arealutnyttelse og miljøet for de som bor langs vegen. Selv om vi vel nå har lagt gullårene bak oss når det gjelder å bygge nye vegger, så står i dag bruken av dem i fokus.

Og mens jeg er inne på dette med penger og bevilgninger, synes jeg at vi på riksvegene må være fornøyd dersom vi kan opprettholde det bevilgningsnivå den nå vedtatte vegplan legger opp til.

Derimot ser det bekymringsfullt ut for fylkesvegene også for de kommende år. Men også her nytter det lite å jamre over de midler vi ikke får. Derimot bør vi gå gjennom våre prioriteringer. Kanskje vi kan gjøre endringer som gir bedre utnyttelse både av oss selv og de midler

vi får til disposisjon?

«Vi har jo nå så smått begynt å praktisere den nye avtalen om medbestemmelse i staten, og denne er som vi kjenner til noe annerledes enn det tidligere systemet med samarbeidsutvalg.

Har du gjort deg opp noen tanker om denne nye avtaleordningen?»

«Til nå har vi liten erfaring med den nye medbestemmelsesavtalen. Men vi føler vel alle, både arbeidsgiversiden og organisasjonene at vi må praktisere avtalen ut fra en positiv grunnholdning.

Etatens slagkraft ligger i de mennesker som arbeider der. Oppgaven må



være å utnytte disse ressurser best mulig, og vi må prøve å få avtalen om medbestemmelse til å bli et redskap i så måte.

Det er klart at dette kan ta tid, og det er viktig at vi finner fornuftige samarbeidsformer som kan kombineres med det å være effektive». Det å bli holdt informert om det som skjer i etaten, er noe som mange er opptatt av for tiden. Og med bakgrunn i den nylig framlagte innstillingen fra Informasjonsutvalget er det fristende å spørre hvilket syn den kommende vegsjefen har på de tanker og ideer som der kommer til uttrykk.

Og Rognan svarer: «Det er vel riktig at vi i vegvesenet i dag ikke er flinke nok til å informere, selv om mye er bedret de senere år. Jeg synes det er et viktig poeng når Informasjonsutvalgets innstilling sier at den enkelte ansatte – som del av sin normale virksomhet – skal informere om eget arbeide. Men slik informasjon må systemiseres og målrettes.

Innstillingen bør være et grunnlag for fylkene til å gå igjennom og forbedre sin informasjonsvirksomhet».

«Enkelte motstandere av salting av veger fatter nå nytt håp idet vi får en sjef som kommer fra antisaltfylket Vestfold. Er dette håp berettiget?»

Det er jo en kjent sak at vi i Vestfold har stilt oss kritiske til effekten ved bruk av salt på vegene. Imidlertid ble vi pålagt å bruke det, og vi har nå erfaring med to saltvintre bak oss. Og resultatet ble vel som vi hadde ventet, sikkerhetsmessig synes ikke saltingen å gjøre noe fra eller til».

Vi vil ikke provosere fram ytterligere betraktninger om dette omstridte temaet, men kanskje antyde at debatten om salt ennå ikke er helt avsluttet likevel?

Den nye vegsjefen fortalte innledningsvis at han ofte pleide å sykle til jobben. Men å sykle fra Tønsberg til Drammen kan bli noe slitsomt i lengden, så Rognan kan fortelle at han allerede nå er på utkikk etter nytt husvære som ligger noe mer gunstig i forhold til den nye arbeidsplassen.

Og bedre utkikk vil han få fra mandag 3. august, da han vil få sin første arbeidsdag her i huset.

Brobyggeren vil ihvertfall nå få ønske Trygve Rognan velkommen til Buskerud, og håper han finner seg tilrette hos oss.



Kan vegsauen bli løsningen?

Av Tore Braaten

Maskinell og/eller kjemisk vegetasjonsrydding langs riks- og fylkesvegnettet erstattes av sauehold. Dette opplegget har mange fordeler: Vi kan spare inn på maskinhold og rydekostnader. Det blir ingen fare for kjemiske skadevirkninger. Vegens nære omgivelser blir utnyttet til matnyttig produksjon. Det vil bli redusert kjørehastighet på grunn av får i kjørebane - kan erstatte humper og skilting og systemet er dessuten selvkontrollerende.

Globalt sett vil systemet være til stor fordel for handelsbalansen med utlandet, idet vi vil få ull til norsk husflid istedenfor tekstilimport fra fjerne land og vi vil dermed igjen kunne produsere skinnfeller nok som kan brukes som varm påkledning for alle ansatte i vegetaten.

Men det finnes også et par ulemper med dette opplegget. Tiltaket forutsetter nemlig at det utvikles en særlig hardfør sauerase - tilpasset det moderne trafikkmiljø. Veksauen bør dessuten ha gul ull. Og til slutt, sau liker salt, og trives godt i lag med andre får.

Den lille gule.....

1982 utgaven av vegvesenets lille gule er nå under forberedelse. Dersom noen har forslag til endringer, eller ting som burde være med i den, ber vi om at det blir gitt beskjed til W. Bakken om det. Dersom vi ingenting hører må vi gå ut fra at alt er såre vel.

FINBECK SKAL HOLDE STYR PÅ 50 LYSKRYSS I DRAMMEN

Tekst: Hans Jacob Gisholt

Foto: W. Bakken

Så har også Drammen fått sin trafikkregner, som den tredje by i Norge etter Oslo og Trondheim. Dermed står vi godt rustet til å kunne styre de store trafikkmengder som hver dag trafikkerer byens gater. Og når jeg benytter ordet «styre» så er dette både i betydningen av mulighetene for en optimalisering av selve trafikkavviklingen og sikrere krysningsmuligheter for de gående. Videre ligger innebygget i det nye systemet mulighetene for prioritering av signalanleggene med hensyn på kollektivtrafikken, egne utrykningsprogram for brann, politi, sykehus og en rekke andre generelle og spesielle ting.



De to hjernene som nå holder styr på trafikklysene i Drammen, Gisholt til venstre på bildet.

En kan stille spørsmålet: *Hva* har vi fått og *hvorfor* har vi fått det? Hvorfor har vi fått en trafikkregner i Drammen til flere millioner kroner?

Bakgrunnen er i seg selv tragisk nok. I august 1978 omkom to personer i trafikkulykker i Rosenkrantzgaten i Drammen.

Ulykkene ga det endelige støtet til en svært aktiv plan- og handlingsperiode som via en bystyreinterpelasjon om trafiksikkerheten endte opp med at det ble nedsatt en arbeidsgruppe som skulle fremme forslag til konkrete trafiksikkerhetstiltak på kort og lang sikt i Rosenkrantzgaten i Drammen.

De kortsiktige tiltakene var av relativ enkel art så som beskæring av trær og hekker, trafikkskilt, stengning av midtdeler o.a.

De langsiktige tiltak ble fremmet med det forprosjekt arbeidsgruppen la frem i november 1978.

Dette fikk så, etter innhentede uttalelser fra berørte parter sin endelige politiske og formelle godkjenning på forsommeren 1979.

Detaljplanarbeidet med ca. 20 trafikk-signalanlegg startet opp og anbudsutsendelse på disse signalanlegg og en egen trafikkregner skjedde 30. januar 1980.

De potensielle leverandører vi har av slike anlegg i Norge var med i konkurransen og valget falt på Sønnico i Oslo med det finske utstyret fra Fiskars i Helsingfors. Kontrakten ble undertegnet 13. juni 1980, det ble bygget og etablert nye signalanlegg utover ettersommeren og høsten 1980. 15. januar 1981 ble trafikkregneren med tilbehør flyttet inn i et eget rom leiet til formålet i det nye P-huset i Thamsgaten i Drammen og 6. februar var all innstallasjon ferdig og overtakelsen fant sted.

Og nå står FINBECK der og «venter på jobb», en jobb vi sånn litt etter litt skal



Adskillige kilometer med ledning samles i disse skapene.

gi ham i form av stadig nye lyskryss å holde styr på.

Vel, dette var litt om tørre tall og fakta.

Jeg må gå litt tilbake og belyse trafikk-situasjonen og spesielt trafikkulykkes-situasjonen i Rosenkrantzgaten i Drammen.

E-76 Rosenkrantzgaten er hovedtilfartsvegen i Drammen vest. I denne omgang bestod oppgaven i å fremme forslag til tiltak på den ulykkesbelagte 3.3 km strekningen fra Rømers vei umiddelbart i sentrumnærhet til Vårveien i vest. Ca. 1.15 km av denne strekningen ligger i 50-km sone med en etterhvert svært omdiskutert 3-felt strekning på ca. 330 m, mens resten på 2.15 km er en 4-felt strekning i 60-km sone med bl.a. svært varierende midtdelerbredde. Langs den nevnte 3-felt strekning står det 28 lindetrær som kom til å stå sentralt i debatten da forslaget kom om å felle trærne til fordel for en 4-felt strekning. Foreløpig vil trærne bli stående, vi får avvente trafikkavviklingen og vente og se hvordan det går.

Trafikkmengdene var i ÅDT (1978) ca. 20 000 kj. med maks. belastning på nesten 30 000 kj. på en del av strekningen. Timetrafikken var maksimalt tett oppunder 2 500 kj. (sum begge retninger).

Fartsmålinger viste at svært mange overskred fartsgrensene. Videre er det bussholdeplasser langs traséen, det er for det meste to-sidig fortau og endel sykkeltrafikk.

Når en da for biltrafikkens vedkommende vet at den er svært variert sammensatt både i kategori og type så har Rosenkrantzgaten sett som helhet et mangfoldig trafikkbilde.

Det skjer ca. 250 større og mindre trafikkulykker på strekningen hvert år.

Lavt regnet koster disse ulykkene samfunnet ca. 3 millioner kroner året.

Fra 1968 - 1980 skjedde det 11 trafikkulykker med dødlig utgang på strekningen.

Det var et selvfølgelig overordnet mål med de tiltak som etterhvert skulle settes ut i livet å redusere ulykkene. Vi har i arbeidet med planene for Rosenkrantzgaten kunnet konstatere at ulykkesfrekvensene tross alle ulykker, ikke har vært drastisk høye. Eksempelvis har Rosenkrantzgaten ca. samme ulykkesfrekvens som man oppnådde etter en rekke omfattende sikkerhetstiltak på Kirkeveiringen i Oslo. Tross likhetspunkter de to steder er det imidlertid en rekke vesentlige ting som er forskjellige slik at en ikke uten videre kan sammenlikne ulykkesfrekvensen.

Det kan synes «voldsomt» å etablere 19 nye trafikksignalanlegg på strekningen, og mange bilførere har vel for lengst lurt på hvordan man skal komme frem når disse anlegg kommer i gang. Det er denne fremkommelighet FINBECK skal hjelpe oss med på best mulig måte. Og om det lykkes, det vil de nærmeste måneder vise.

Jeg stilte i begynnelsen spørsmålet om *hva* vi har fått og *hvorfor* vi har fått det. Sistnevnte skulle være besvart, jeg skal tilslutt fortelle litt om *hva* vi har fått.

Det ideelle utgangspunkt for enhver signalregulering av vegkryss er å gi alle grønt lys så raskt som mulig. Dette er relativt enkelt hvis vi har bare ett kryss og moderat trafikk. Hvis vi får mange kryss og stor trafikk som i dette tilfelle, så bør man la en «hjerne» overta styringen av kryssene. Det er denne anledning vi har fått i Drammen hvor vi hadde 30 lyskryss i drift før vi nå i løpet av 1981 får 19 nye anlegg.

Etter at FINBECK nå etterhvert overtar styringen av de nevnte 19 kryss står Drammen sentrum med sine 16 anlegg for tur. Til å samkjøre kryssene har vi lagt egne kabler på totalt 400 ledere fra FINBECK ut til alle kryssene i Rosenkrantzgaten. Det meste av dette arbeidet ble utført i 1980, det gjenstår ca. 600 m graving i 1981 samt bygging av 8 eller 9 lyskryss.

Av alle de ting trafikkregneren kan gjøre skal jeg nevne noen data:

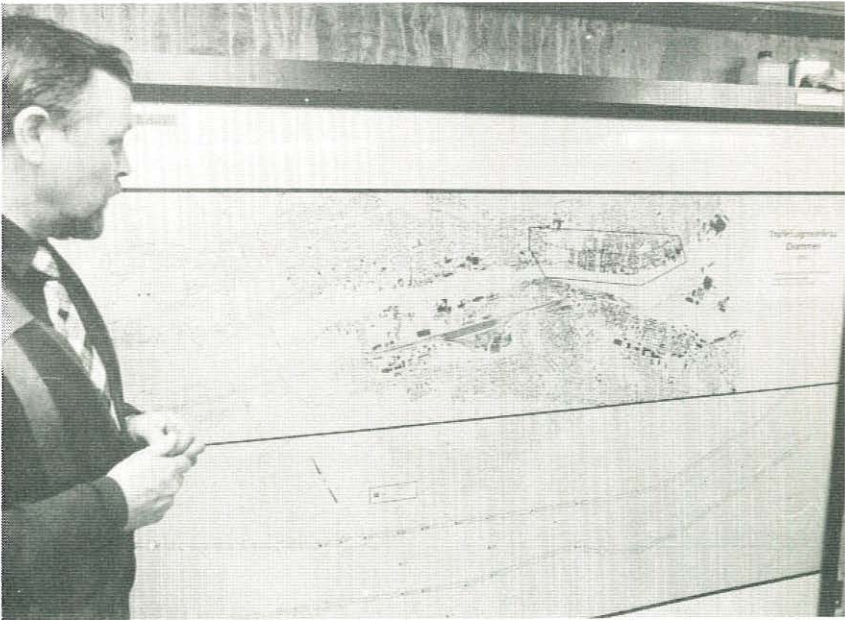
- den er fysisk bygget og ferdig utstyrt til å styre 60 lyskryss.
- den kan motta, lagre og bearbeide data fra 100 detektorer ute i kryssene slik at vi bl.a. får en optimal utnyttelse av gangfeltene.
- den kan motta, lagre og bearbeide data fra 20 utvalgte dektorer for såkalt programavhengig valg av den plan trafikken styres etter.
- den rapporterer viktige ting automatisk til dataskriver slik som: feil, lokalstyring, utrykning, kø- og volumdata, tidsplaner osv.
- den skriver ut sikkerhetstider, signalvekslingskjemaer, grafisk og grønn bølge-diagram.
- den styrer alle signalanlegg etter en ukeklokke. Dette består i at til forskjellige tider på døgnet og i ukens

dager kobles ulike program inn. I lang tid fremover vil denne styringsform være aktuell. For tiden styres et morgenprogram, et dagsprogram, ett ettermiddagsprogram og ett lavtrafikkprogram. Videre settes de fleste anlegg på gulblink mellom midnatt og kl. 6 om morgenen.

Alt utstyr er plassert i et ca. 50 kvm stort rom inne i P-huset. Her finnes strømfordelingsskap, vekselretter for 220 V og likerettere for 220 V, - 60 V og 24 V. Det er videre et skap der alle samkjøringskabler er koblet. Dette har kapasitet til 1000 ledertråder hvorav 400 er trukket og tilkoblet. Det er mini-datamaskin med reservesystem, og det er en rekke skap inneholdene de for-

skjelligste styrings- og overvåkingsfunksjoner. Videre en egen hullremseleser og hullremseskriver, en dataterminal og et stort veggkart med lysende dioder for alle kryss. Umiddelbart utenfor dette rommet står batterier i et eget rom. Disse kan ved strømutfall forsyne sentralen med strøm i 4 timer. Videre er det en egen fjernskriverterminal på vegkontoret.

Men hva har så FINBECK med dette å gjøre. Vel, det er stort sett vanlig å sette navn på datamaskiner, slik også her. FINBECK er en ikke ukjent herremann som tegneserie, men i dette tilfellet er ordets første del myntet på det FINSke utstyret. Og hva slutt delen betyr, ja, det vil tiden vise.



Et svært kart der samtlige lyskryss i byen er plottet inn, finnes også i tilknytning til dataanlegget.

REGNSKAPSSYSTEMET I STØPESKJEEN PÅ NYTT

Vegvesenets nåværende system for planlegging, budsjettering og regnskap - populært kalt PBR-systemet - fikk sin spede start i et prøvefylke i siste halvdel av 1968. Deretter fulgte fylkene etter i tur og orden, hvorav kan nevnes at Buskerud gjennomførte hele oppstartingsfasen i løpet av 1971. Fra og med 2. halvår i 1973 var regnskapsarbeidet i samtlige fylker «samlet til ett rike».

AV KONSULENT TORE WANG



I store trekk er det nåværende PBR-systemet likt det som ble tatt i bruk for 13 år siden. Det bygger på den EDB-teknikken man kjente den gangen, og må dessverre sies å være gammeldags i dag. Etterhvert som systemet gradvis har blitt utbygget, har det blant annet

vist seg at det stadig blir mer tungvint å få gjennomført ønskede endringer. I den forbindelse kan jeg nevne at den siste nyskapning på EDB-listefronten - de populære D-1 listene - tok ca. 4 årsverk å programmere. Det er dessuten en kjent klagesang at resultatene kommer altfor sent, hvilket igjen medfører at oppfølging og styring av den løpende vegarbeidsdriften blir vanskeliggjort.

Vegdirektoratet har derfor tatt konsekvensen av dette, og bestemt at det EDB-tekniske opplegget skal gjennomgå en modernisering. Som en del av vegvesenets langtidsplan-arbeid er det også igangsatt en utredning om det fremtidige EDB-behov i Statens vegvesen. Som en del av denne kartleggingen, er det særlig innen områdene økonomi og drift behov for å vurdere i hvilken grad PBR-systemet vil tilfredsstille de fremtidige krav. For å utrede disse krav til PBR-systemet ble det gjennomført flere regionale og lokale konferanser i 1978 og 1979 som bakgrunn for en eventuell videreutvikling.

Dette arbeidet har så blitt videreført av en prosjektgruppe bestående av representanter fra Vegdirektoratet, vegkontorene og 2 datasentraler. For å opprettholde nær kontakt med fylkene er det opprettet kontaktgrupper ved hvert av vegkontorene bestående av

representanter fra oppsynstjenesten, anleggsbestyrere/distriktsledere og regnskapsseksjonen. I særlig grad har fylkene Hedmark, Buskerud, Sogn og Fjordane, Nord-Trøndelag og Troms blitt trukket inn i dette arbeidet dels for å bistå prosjektgruppen og dels som en referansegruppe.

I fjor høst fremla prosjektgruppen en fyldig rapport, som blant annet ble oversendt vegkontorene til uttalelse. Rapporten konkluderer med å presentere et nytt PBR-system som preges av

- det er mindre papir
- data er lettere å finne
- data er lettere å identifisere
- dataene er konsentrert om et færre antall lister til hvert virksomhetsområde
- brukeren kan til en viss grad selv regulere datamengden
- tiden fra handling til presentasjon er kortet ned.

Vegsjefene støttet stort sett de spesifiserte kravene i rapporten. Videre detaljutredninger og enkelte prøveprosjekter er allerede igang, og vi regner med at det nye systemet skrittvis vil bli tatt i bruk i løpet av neste vegplanperiode 1982-85.

Telemark fylke er allerede prøveklut i en integrering av de to lønssystemene «arbeiderlønn» og «funksjonær-lønn» og de har også tatt i bruk et on-line system for lageradministrasjon (LA). Provesprosjektet (LA) går ut på at lagerbetjeningen ved maskinavdelingens sentrallager registrerer alle lagerbevegelser på en skjermterminal som via telefonlinje er direkte tilknyttet en større datamaskin. Tilsvarende blir det i disse dager satt igang et provesprosjekt for planlegging, disponering og utnyttelse (PDU) av vegvesenets egne maskiner.

Selv om vi får en viss desentralisering av dataregistreringen, vil nok også i

fremtiden de store datamengdene bli registrert ved regnskapsseksjonen. Det er jo også foreslått at nye delområder skal integreres i PBR-systemet, slik at datamengdene nok heller vil øke. Rapporteringssystemet vil trolig bli opprettholdt i hovedtrekk selv om en viss omlegging nok kan påregnes for å korte ned behandlingstiden.

De fleste ansatte får med andre ord ingen dramatisk omlegging av tilvante rutiner. Vi som arbeider på regnskapsseksjonen vil nok merke forandringene mest (verst), men vi håper selvfølgelig at PBR-systemet om noen tid skal bli et enda bedre verktøy for alle i vegvesenet.

Apropos hverdageffektivitet: Si fra hvor du går!!!

Hvis du kommer igjen, må du si fra hvor du går.

Hvis du kommer igjen, må du si fra når du er kommet.

Hvis du går uten å si fra, så kom likevel igjen.

Hvis du sier fra, men bestemmer deg til ikke å gå, må du si fra når du har bestemt deg til å være.

Gå ikke for langt. Beregn at du skal ha krefter igjen til resten av arbeidsdagen. Hvis du beregner å være tilbake før lunch kan du la matpakken ligge på kontoret.

Husk det er ingen skam å snu hvis du angrer på at du har gått. Du kan sitte trygt her til du hadde beregnet å være tilbake.

Hvis du går før du kommer om morgenen, kan du likevel komme før du går om ettermiddagen.

Hvis du kommer og går i ett sett, er det ingen vits å si fra, — du regnes da for å være gått.

POL-REKLAME?

Nei, det er hverken det eller brevark fra Kongehuset. Derimot er det et prisverdig informasjonstiltak som vegmester Gjestemoen i område 5 har satt i gang med.

Som det står i informasjonslappen er vi kanskje ikke flinke nok til å informere hverandre innen eget arbeidsområde. Derfor dette nye tiltaket.

En utfordring til andre vegmesterområder?



INFORMASJONSLAPP FRA VEDLIKEHOLDSOMRÅDE 5.



Informasjonene strømmer på oss gjennom tidskrifter, aviser, radio og fjernsyn. Det skulle således kanskje ikke mangle på informasjon, men kanskje vi ikke er flinke nok til å informere om det som skjer innen vårt eget arbeidsområde.

Ved å sende ut denne informasjonslappen, vil vi gjøre et forsøk på å bedre på dette.

Som sikkert de aller fleste kjenner til, starter budsjettåret vårt den 1. desember.

Vi setter blant annet opp en pengeforbruksplan for hele området med oppdeling av planlagt forbruk pr. mnd.

Pengeforbruket for desember ser slik ut:

Kostnadssted :	Planlagt :	Brukt :
35000	5,0	Inntekt 13,5 gr. salg.
3500710 Redalskr.- Flå gr.	49,0	60,7
3500720 Flå gr. - Ål gr.	187,8	160,2
35049	37,0	33,6
3503210 Gol - Storeskar	113,5	55,7
3503220 Storeskar - Bogn gr.	77,7	64,7
3500730 Forsterkn. Nedrebråten	22,8	3,2
75000	1,4	0
75150	35,3	41,0
75160	50,9	50,8
75170	43,8	67,5
75180	50,1	32,8
75220	42,1	39,5

(39,6 = kr.39.600,-)

Vi har således et lite merforbruk på f.v. og her må det derfor spares alt hva spares kan.

Vår bedriftsavis Brobyggeren mangler stadig stoff. Dette må vi ute i områdene kunne rette på. For at ditt bidrag skal kunne komme med i første nr., må du sende det inn snarest og innen 15.7.

Informasjonsutvalget har lagt fram sin innstilling:

Hver enkelt ansatt i etaten har en informasjonsplikt!



Formann i Informasjonsutvalget har vært avdelingsdirektør Kaare Flaate.

Om hvordan du kan bli informert...

Det stadig økende behov for bedre informasjon både innad blant de ansatte i Statens vegvesen og utad til politikere og publikum om vegvesenets arbeide, har gjort det nødvendig å se nærmere på hvordan informasjonsvirksomheten best kan legges opp. Utvalget som har arbeidet med dette, har ønsket å legge frem et hjelpemiddel som kan imotekomme dette behovet.

For de ansatte er det viktig å få god informasjon for at de skal kunne utføre sitt arbeide på beste måte, men like viktig er det å kunne informere utad om hva vegvesenet driver med og hva som ligger bak det vegvesenet foretar seg. – Det er formannen for Informasjonsutvalget i Statens vegvesen, avdelingsdirektør Kaare Flaate som sier dette til Brobyggeren. I mars vil innstillingen fra Utvalget foreligge og være tilgjengelig for alle innen Statens vegvesen som ønsker å gjøre seg kjent med den. Utvalget håper at innstillingen vil kunne tjene som veiledning både i den interne og den eksterne informasjon.

– Avdelingsdirektør Flaate påpeker at med det voksende behov for informasjon er det blitt nødvendig å drive informasjonsvirksomheten noe mer systematisk. Uten et visst system er det lett å overse ting. Også hittil har det i etaten vært stor åpenhet når det gjelder å informere, men flere blir trukket inn og da kan det trenge mer veiledning.

Bedriftsavisene står sentralt

– Hvordan skal de få den nødvendige informasjon?

– Her finnes det flere veier å gå. Informasjon kan gis muntlig på møter eller skriftlig ved rundskriv, men fremfor alt tror vi at bedriftsavisene her har en sentral oppgave. Alle ansatte i etaten representerer en informasjonskilde utad. De har alle sine kontakter. Da gjelder det å sørge for at de er skikkelig informert. Det kan for eksempel skje ved informasjon om planer og budsjetter i den utstrekning det er mulig.

Presenteres stoffet på en klar og lett-fattelig måte, slik at det når ut til de ansatte og deres familier, vil bedrifts-avisene kunne fylle en vesentlig del av informasjonsoppgaven både overfor etatens egne folk og overfor masse-media. Et viktig poeng er at man blir klar over hvem som trenger informasjonen og innretter seg slik at den når frem. Gode rutiner er derfor en forutsetning for at man skal lykkes, sier Flaate.

– Vil informasjonsvirksomheten drives sentralt eller vil den mer ligge på det lokale plan?

– Tanken er at informasjonsvirksomheten skal desentraliseres mest mulig. En vesentlig del av informasjonsvirksomheten må derfor skje lokalt fra vegkontorene. Det blir lagt et ansvar for intern informasjon på mange ledd. Ved mange av vegkontorene har man organisert informasjonstjeneste, og vi anbefaler at det ansettes minst en person ved hvert vegkontor. Informasjonsvirksomhet er derimot noe som

drives mer eller mindre over alt. Det er viktig at de ansatte får informasjonen for ting går ut til offentligheten og for de kan lese om det i avisene. Det er ikke alltid mulig, men det er et viktig prinsipp som man bør forsøke å følge.

Bevisstgjøring

– Er innstillingen et forsøk på å bevisstgjøre om informasjonsplikten innen etaten?

– Vi forsøker å fortelle hva som formelt finnes av plikter, men mest vekt legger vi kanskje på å fortelle hvorfor det er viktig. Vi forsøker å få frem grunnene, slik at det kan skapes en holdning for å gi informasjon.

Hvem kan gå ut med informasjon?

– Hver enkelt har et ansvar for å gi informasjon om ting som ligger innenfor den enkeltes saksområder og som er offentlige, men den enkelte bør også vite hvor begrensningen ligger og hvor det er riktig å henvise til den som har med saken å gjøre. En vegarbeider som



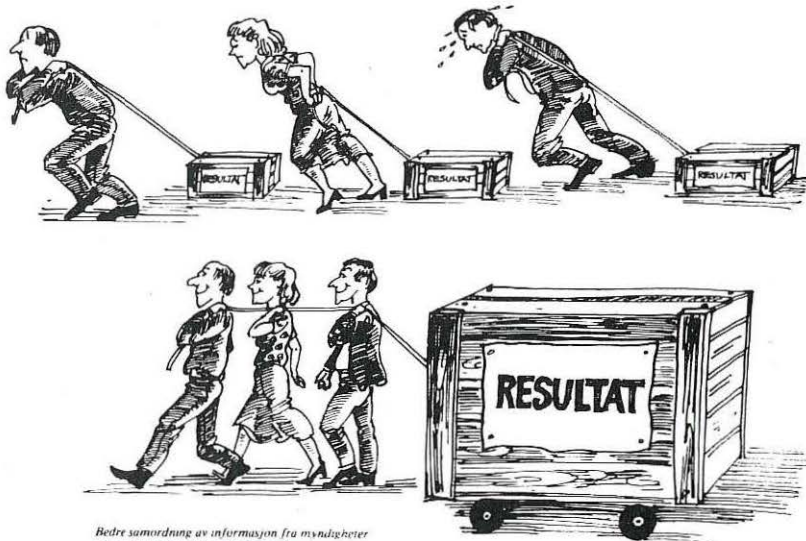
Utvalget sikter på å nå flest mulig av etatens ansatte med sin innstilling.

har satt seg godt inn i jobben han holder på med, kan også bidra med informasjon om det arbeidet som er igang på stedet.

– Avdelingsdirektør Flaate mener at det største behov for informasjon utad, ligger på det helt lokale plan. Folk vil ha greie på det som skjer i deres nærmiljø. Da er det kanskje ikke alltid nok å legge ut planer til gjennomsyn. Mye gjøres allerede i dag ved at det sendes ut brosjyrer til de berørte husstandene, men denne form for informasjonsvirksomhet drives nokså ujevnt ut over landet. Det er viktig å sende ut informasjon når et arbeide skal påbegynnes, slik at det skapes forståelse for det som skal foregå. En annen ting som må tillegges større vekt, mener Flaate, er å sørge for at trafikantene får informasjon om pågående vegarbeider enten ved skilting eller informasjons-tavler. Folk har krav på opplysning om arbeide på vegen, og det bør man imøtekomme, sier Flaate.

Må ikke drukne i informasjon

– God informasjon er ikke å drukne folk i informasjonen. Det er begrenset hva man kan greie å lage og hva man kan greie å ta i mot. Men den informasjonsvirksomhet som drives, må være bevisst. Man må vite hvilket formål den skal tjene. På den annen side skal folk vite hvor de kan hente informasjon. En bedriftsavis brukt på riktig måte, vil være en informasjonskilde ikke bare for de ansatte, men også for dagspresse og lokalradio, understreker Flaate som gjerne gir honnør til mange innen vegetaten som har ført en åpen dialog med politikerne både i kommuner, fylkeskommuner og statsorganer og som også har klart å nå frem til publikum og til massemedia. Han håper at den foreliggende innstilling vil være til nytte ikke bare innen den etat den ble laget for, men at også andre etater kan dra fordel av den.



Bedre samordning av informasjon fra myndigheter og organisasjoner kan gi bedre resultater

Områdene langs vegen i fokus

På kurs: Avd.ing. Tore Braaten

I midten av mai arrangerte Vegdirektoratet et kurs i veg- og landskapsarkitektur på Kongsberg. Kurset samlet deltagere fra hele landet, og det var folk fra plan- og anleggssiden som hadde satt hverandre stevne for å diskutere denne siden ved vegbyggingen.

Tidligere har en ved bygging av nye veger lagt vekt på vegens linjeføring og tilpassing til terrenget. Nå er en imidlertid også blitt mer opptatt av tiltak langs vegen, for på den måten å skape bedre harmoni i det totale landskapsbildet, og kanskje ikke aller minst, hvordan vi kan lage mer trafikksikre veger i fremtiden.

Av tiltak som ble behandlet på kurset kan kort nevnes beplantning av trær og busker, utforming av terrenget langs vegen, utforming av støyskjermer og støyvoller og etablering av rasteplasser. Bakkeplanering for jordbruksformål ble viet spesiell oppmerksomhet og fremhevet som en type tiltak som kan gi positive resultater for såvel jordbrukere som vegetat og trafikanter.

Når det gjelder dagens situasjon så har vegdirektoratet nå en landskapsarkitekt fast ansatt. Under arbeid med nye vegprosjekter benytter de enkelte vegkontorene denne ekspertisen i de tilfeller de finner det nødvendig.

Men også den enkelte ansatte i etaten kan bidra med sitt for å bedre områdene langs våre veger, og stikkordet her er rydding. Vi tenker da på hensatte snøploger, byggematerialer som ligger igjen etter fullført oppdrag, brakker og maskiner som står ubrukt langs vegen, gamle brøytestikk, spraymaling på likt

og ulikt, nedkjørt rekkverk og skilt for å nevne noe.

Kanskje litt å tenke på for noen og enhver?

Nye oppgaver



Ingeniør Arve Aaby har nå overtatt funksjonen som leder av innkjøpsseksjonen.



Avd.ing. Roy Nilsen skal ta over stillingen som verneleder etter Aaby. I skrivende stund er det ikke klart når det vil skje. Funksjonstiden som verneleder skal være mellom 2 og 4 år.

Kjempeinnsats fra Plan:

Trondheim-Oslo: 27 timer, 55 min.

TEKST OG FOTO: JAN WAMSTAD

For de som ikke vet hva den store styrkeprøven går ut på, kan jeg fortelle at det dreier seg om et sykkelritt som starter i Trondheim og som for de fleste ender på Valle Hovin i Oslo. Dette blir en strekning på 560 km.

Det var denne styrkeprøven tre mann ved vegkontorets planavd. hadde satt seg i hodet å klare, nemlig Sæming Alvim, Per A. Berg og Per Ole Wanvik.

En viktig del av det utstyret som trengs for å kunne gjennomføre et sykkelritt er en sykkel. Bare tegneleder Berg hadde slikt utstyr som kvalifiserte han til deltagelse den dagen i mars da på-

meldingsblanketten ble sendt. En dag i april kom Sæming trillende med en splitter ny turracer. Denne fremkalte anerkjennende nikk fra «forståsegpåere» fra planavd.

Ikke lenge etter kom Per Ole med en eldre utgave av en racer, nylig innkjøpt på bruktmarkedet. Denne ble av eksperter gitt null sjanse til å klare de påkjenninger den ville bli utsatt for på en så lang tur. Men etter en del treningsturer sammen med resten av laget, ble det fra Per Oles side avgjort at kjøretøyet var brukbart til det formål det var innkjøpt for.



Buskerud Racing-Team på veg mot Trondheim, inntar nødvendig føde.

Humøret synes ihvertfall å være i orden. Vi ser ovenfra og nedover: Per Ole, Sæming og Per A.



Dagen var 26. juni. Av startlistene framgikk det at våre gutter skulle starte fra Katedralskolen i Trondheim kl. 23.16. Tidlig samme dag forlot en nedlesset/overlesset Talbot, som Berg velvillig hadde stilt til disposisjon, hovedstaden i Buskerud med kurs for Nidaros inneholdende fem mann (de aktive samt sjåfør og hans bror) tre sykler, to ekstra hjul, store kanner med energigivende leskedrikk, klær i alle varianter fra kortbukser til pledd, bensinkanner, mat, verktøy, pumper og ellers alt hva en følgebil bør inneholde. Savnet av stor gul bil var på dette tidspunktet påtrengende, men vi var i alle fall i gang.

Turen nordover gikk uten problemer. Tegnelederen noterte seg alle nedoverbakker med oppgitte stenn. Disse bakkene ble nemlig, etter en titt ut bakvinduet forvandlet til lange, slitsomme motbakker som han ville bli nødt til å forsere om manndomsprøven skulle bestås.

På Dovrefjell gjorde vi en liten stopp. Her kunne samme tegneleder konstatere at uansett hvordan han snudde seg så blåste vinden i mot. Han fikk umiddelbart tilnavnet «Dinny» etter navnet på en av hovedpersonene i TV-serien «Mot alle vindar».

Vi ankom Trondheim kl. 16.45. Den psykiske oppladningen skulle foregå i Havsteinbakken 25a, hos Per Oles foreldre. Hit kom også tidligere ansatt planmann Knag for å ønske lykke til med noe som han selv karakteriserte som et vågespill uten sidestykke.

Klokken dro seg mot 23.00. Syklene ble trimmet, justert og prøvekjørt. Bare Per Ole var litt forsiktig. Han ville ikke utsette sykkelen for unødige påkjenninger som han selv sa.

Klokken ble 23.16. Det ble startet i puljer på 25 mann. Ledsagerbilen plasserte seg i utkanten av byen og ventet. Klokken 23.19 kom «vår» pulje med selveste Per A. i spiss og med de andre



Kjøret er igang for alvor. En vel fortjent hvil, og målet ligger bare 30 mil borte.

som nr. 2 og 3. Det hele så lovende ut. Selv været var akseptabelt, åtte grader og oppholdsvær.

Første matstasjon var Garli, etter 75 km. Klokken var nå blitt 01.15. En del leie motbakker var overvunnet og humøret var upåklagelig. Selv en og annen kraftig regnbyge ble avfeid med refrenget «du skal få en dag i mårra ...». Etter en kort pause på nevnte matstasjon, hvor menyen bestod av brød med enkelt pålegg, pluss drikke i flere utgaver, gikk turen videre mot Oppdal. Det ble kaldere. Følgebilene var stadig oppe på siden av «våre» med spørsmål om form og utstyr. Det begynte nå å knirke kraftig i Per Oles sykkel, noe som bekreftet mistanken og sykkelens mulighet til å komme til Oslo, men ellers så alt ut til å fungere slik det helst bør gjøre når det gjenstår 500 km å sykle.

Lederbilens folk oppdaget snart at våre tre gutter ikke hadde de helt samme egenskapene når det gjaldt å beholde inntatte drikkevarer. To av deltagerne ble stadig observert med bukse på halv stang inntil ei furu. Dette mente Sæming ville gjøre det umulig å komme til Oslo i løpet av de første dagene. Han foreslo at de heller burde slå drikkevarer direkte i grøfta istedet for å ta vegen om legemet.

Matstasjon nr. 2 var Oppdal. 122 km var nå unnagjort. Klokken var 04.20 og det begynte å snø. Ut av lederbilen kom varmt tøy og gode råd for turen videre mot Dovrefjell. Etter et langt opphold på nevnte matstasjon, var vi på veg mot høyfjellet og mot den på forhånd antatt tyngste delen, nemlig opp Drivdalen. Ledsagerfolket dro iver et godt stykke oppover i dalen og parkerte for å innta

en snart et døgn gammel matpakke. Vi hadde til da snodd oss forbi syklisten av alle kategorier. Noen på topp racersykler, andre på helt vanlige husbankutgaver. Alle med det for øye å komme seg over fjellet for deretter å trille til mål.

Etter to halve med blank ost og en kopp halvvarm kaffe, hendte noe vi ikke trodde ville skje den halvtimen. Våre gutter, med en lett aggressiv Wanvik i front, kom mot oss med en hale på minst femti pedaltråkkere som hadde sin fulle hyre med å henge på planfolket. En lett hilsen til hjelmen fortalte oss at alt var under kontroll, men også at vi burde utsette lunsjen noe om vi ville oppleve løypas høyeste punkt, drøye 1000 meter, sammen med kollegaer.

Klokken var blitt 07.55 og Dombås var nådd. Her var det mat og lang pause før kursen ble satt nedover Gudbrandsdalen mot Vinstra, som var neste stopp.

Ledsagerfolket oppdaget nå at bakhjulet på Sæmings sykkel begynte å få en merkelig sleng. En tur opp på siden av nevnte person med opplysninger om dette, ble besvart med et banneord og et innbitt ønske om at det måtte holde.

Syd for Otta kjørte våre inn til kanten og stanset. Her ble det inntatt boller, bananer og altholdige drikker. Så skjedde det som måtte skje. Sæming måtte på do! Han styrtet avgårde mot en nærliggende bensinstasjon, kom tilbake etter en femtiøring igjen. I mellomtiden ble bakhjulet på hans sykkel skiftet ut med et fullblods racerdekk utlånt av Per A.

Turen gikk videre. Vi observerte nedslitte utøvere av sykkelporten denne formiddagen. Enkelte av utøverne hadde inntatt en selvmordsposisjon med bena på guardrailen og resten av kroppen godt innenfor hvit stripe som markerte kanten på E-6. Bare raske manøvreringer av 2. føreren forhindret blodbad.

Så kom vi til Fåvang. Her var det kjøtt-

kaker til de aktive, og en stadig eldre matpakke til ledsagere. Klokken var 13.10, og 250 km lå mellom oss og mål. Vi var på dette tidspunkt nesten to timer foran et skjema på 28 timer som var satt opp som mål da vi forlot Trondheim.

Men nå hadde turen satt merker både i kropp og sjel. Munterheten var borte. Alt som til nå hadde fortonet seg som en lysttur, lå an til å bli et råsliiv av dimensjoner. Dette gjaldt ikke bare våre gutter. Undertegnede måtte selv tre støttende til for å hjelpe personer som forsøkte å frigjøre seg fra sykkel for å få seg en matbit. Nå måtte det gå på helsa løs.

Tross utålmodig masing fra en tent Berg, ble oppholdet på Fåvang meget langvarig, men omsider kom da sykklene i bevegelse igjen, og turen kunne fortsette. Lillehammer neste. Det er ikke så mye å si om denne etappen. Det regnet og blåste. Alt så dystert ut, men det var aldri snakk om å gi opp. Aldri!

Lillehammer med matstasjon ble inntatt kl. 16.25. En time før det oppsatte skjema. Så kom bakkene. Lange motbakker som aldri så ut til å ta slutt, ble forsert på en måte som brakte ledsagerfolket i ekstase. En etter en av konkurrentene ble innkjørt. Her var det topp innsats.

Vi kom til Brumunddal kl. 18.50. Fortsatt lå vi en time foran skjemaet. Det regnet som om himmelen skulle være åpen. Her måtte bekledningen skiftes ut. Alt var vått. Klær som fra før var tørt og lå i bilen, ble vått innen regntøyet kom på. Stive fingre gjorde klesbytte til en lang historie. Spesielt utmerket Per Ole seg med en voldsom treng kostymeforandring meget nær midtstripa på E-6 med trafikk i begge retninger. Vi fortsatte. Hedmarken som vi trodde var meget sykkelvennlig, viste seg denne kvelden fra sin dårligste side. Arrangørene hadde funnet fram hver eneste liten og stor motbakke og lagt de etter hverand-



Hedmark passerer i øs-pøs regnvær. Herfra og inn gikk det på viljen løs.

re akkurat der sykkelrittet var ment å gå.

Det gikk nå mot slutten på kreftene. Nå var det viljen det kom an på. Rett for Tangen gjorde vi et opphold. Nå var det igjen tid for mer klær. Her ble det fra ledsagerbilen gitt poeng for det smarteste antrekket. Per Ole gikk av med seieren på grunn av sin topplue. Denne stod meget godt til de blå bæreposene fra CC som var tapet fast rundt sko og legger. Tegnelederen så grusom ut. Det var godt mørket senket seg over Hedmarken og skjulte elendigheten.

Siste matstasjon, Dal, dukket fram av mørket og regnet klokken 24.15, sju minutter foran skjemaet. Her ble oppholdet så langvarig at ledsagerbilens ansatte var nær ved å sovne. Men et blikk på bensinmåleren fikk oss raskt opp i sittende stilling. Reservebensin ble slått på tanken, slik at bensinmåleren igjen våknet til liv.

6 mil igjen. Svart asfalt. Null gatelys og hvite markeringsstriper. Utslitte syklistere i grøfter og potetåkre med punkterte hjul og med små håp om å komme til mål denne natten.

Våre klarte det! Etter en aldeles utrolig sluttsprint med en etter forholdene

opplagt tegneleder i spiss, dro vi innover motorveien mot Oslo i eget felt for syklistere hvor også ledsagerbilen ved en feiltagelse rotet seg innpå. Da vi fikk øye på Valle Hovin i det fjerne, kjørte vi oss bort. Dette gjaldt 1/3 av planfolket samt ledsagerbilen. Dette løste Per Ole elegant. Etter en del foring i mørke sidegater, tok han sykkelen på skuldrene, jumpet over en midtdeler og var plutselig i rett spor mot mål. Verre var det med ledsagerbilen og dens folk, men etter en del ukorrekt kjøring var også vi på veg mot reisens slutt.

Målstreken ble passert kl. 03.10. Ti minutter foran skjemaet! Merker og diplomer ble avhentet, tørt tøy ble påhengt slitne kroppere. Vi var på veg mot Drammen. Alle i en bil!

Sæming sovnet før Talbot'en var i 2. gear. De andre sovnet i tur og orden i løpet av 2 minutter. Bare Per Ole gjorde et forsøk på å holde seg våken. Han var redd sjåføren også ville sovne dersom alle sov. Jeg forstod han så godt.

Etter påtrykk fra de aktive, utfordres herved Dietrichs, Harket og Baltzersen til å forsøke seg i neste års styrkeprøve. Lykke til!

Vegvesenet slår et slag for renere rasteplasser

Som sikkert flere av våre lesere er kjent med, har vegkontoret gått ut til avisene i fylket og beklaget seg over den tilgrisingen enkelte av våre rasteplasser blir utsatt for. Vegmyndighetene slår dermed et slag for en renere rasteplass i håp om å unngå forsøplingen vi opplever, dette både av hensyn til de som skal benytte rasteplassene, og oss selv som skal holde det i orden.

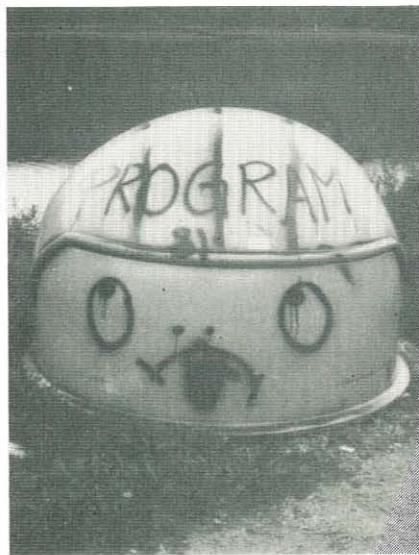
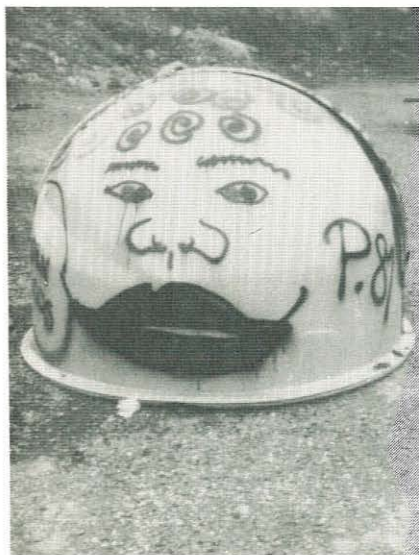
Fra vegmester Per Bjerkeli har vi i den anledning fått tilsendt et par bilder av søppeldunker med et noe spesielt utseende. Disse står på rasteplasser på strekningen Ål-Halne, og Bjerkeli sier at han til nå har vært svært så godt fornøyd med bruken av de. Men den kunstneriske utførelse de to beholderne

har vært utsatt for, er han ikke noe særlig begeistret for.

Vegmester Bjerkeli tror at årsaken til kunstverket ligger i at beholderne kanskje så noe triste ut i det kalde sommerværet. En annen teori er at det er gjort med henblikk på de som skal bruke søppelbeholderne.

«En får jo uvilkårlig inntrykk av å bli iaktatt,» bemerker Bjerkeli, «men jeg håper jo at jeg i fremtiden slipper flere beholdere med lignende uttrykk,» avslutter han.

For egen regning vil Brobyggeren få legge til at det skulle være mulig å benytte våre avfallsbeholdere på en fornuftig måte, uten å sette i verk ekstraordinære tiltak også på dette området.



Dette skal du vite om Håndbok 018

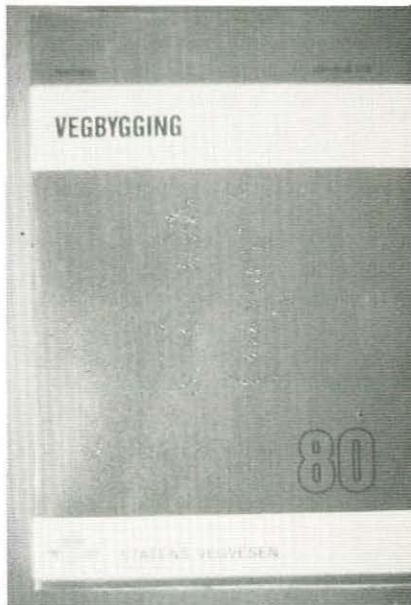
AV OVERING. FRITHJOF INDSETH



Hvem har utført revisjonen?

Bak denne revisjonen står at Vegbyggeutvalg på 7 personer ledet av vegsjef Solberg, Troms.

Arbeidet har vært organisert gjennom 13 undergrupper hvor de aller fleste har sin tilknytning til etaten – Veglaboratoriet/Vegdirektoratet eller fylkene.



HØRING	
VEGKONTORENE :	70-80%
10 KOMMUNER:	0%
8 ENTREPRENØRER:	5%
6 KONSULENTER:	10%
NTH	20%

Forslagene har vært ute til høring ved vegkontorene, kommuner og konsulenter.

Ved vårt vegkontor ble kommentarene til de enkelte kapitler utarbeidet på grunnlag av uttalelser fra arbeidsgrupper på 3 til 5 personer. Både plan, drift og lab. var representert.

Kjennskap til vegnormalene.

Vegdirektoratet såvel som Vegbyggeutvalget har erfart at tidligere utgave av vegnormalene ikke var godt nok kjent nedover og utover i våre rekker.

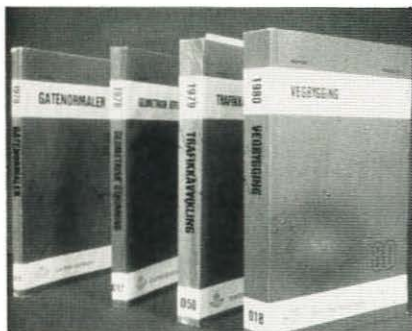
Boken hadde stort sett ikke kommet lenger enn til avdelingsledernes bokhyller. Flere av eksemplarene var faktisk «pent brukt».

Noe av forklaringen på normalenes begrensede bruk ligger muligens også i at de ikke i tilstrekkelig grad var akseptert eller forstått av vegbyggeren.

Det er nå forutsatt at det skal bedrives en utstrakt kursvirksomhet rundt om i landet.

KURS	
FROSTSIKRING DRENERING	2 dager
OVERBYGNING FORSTERKNING GANG- OG SYKKELVEG	2 dager

Vegdirektoratet har utarbeidet en kurspakke for fem av kapitlene for lokale kurs på de enkelte vegkontorer. Direktoratet stiller forelesere.



Fremtidige revisjoner.

vil ikke bli satt igang før det foreligger klare indikasjoner på behov for endring.

Dette må støtte seg på forskning og erfaring gjennom dokumentasjon.

Dette vil blant annet si at vi i fylkene nå, i større utstrekning enn tidligere, må være villige til å akseptere normaler som fornuftige og troverdige.



Dernest må vi kunne dokumentere kvaliteten på det vi bygger.

Først da har vi grunnlag for å kunne medvirke til eventuelle endringer av håndbok 018, normaler i vegbygging.



Standard – kvalitet.

I de siste 20 åra har det faktisk skjedd en standardglidning mot bredere veger og bedre kurvatur.

Gjennom oppfølging og innsamling av resultater på utførte anlegg fram til 1977, kan det registreres at antall prøver er for få og spredningen for stor.

Indikasjonene går imidlertid i retning av at kvaliteten er bedre på entreprisarbeider enn på egenregiarbeider.



Resultater fra 1977–1979 understreker dette, men det er dog en bedring for bærelag.

Er vi dårligere fagfolk enn entreprenørene og hans stab?

Jeg mener nei.

Årsaken kan ligge i større kvalitetsmessig spredning på egne anlegg og dårligere eller helst mindre innsats på oppfølging av kvalitet.

Vegens bæreevne og livslengde av selve vegkroppen har vi tillagt relativt liten vekt.

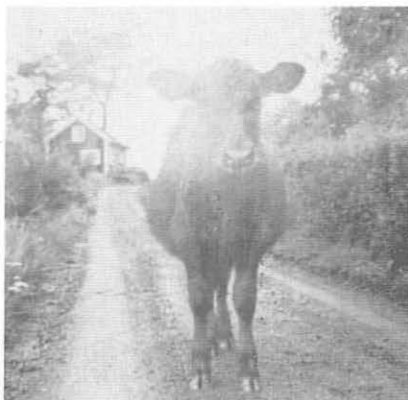


Derimot ser det ut til at vi liker å bruke ressurser på å bygge «fine» veger – brede og med romslig kurvatur.

Fremtidens budsjetter blir sannsynligvis mindre år for år. Prioriteringen vil gå mere i retning av eksisterende vegsystem – bæreevne og trafiksikkerhet.



Skal vi som er i vegetaten kunne si at vi forvalter statens penger på en fornuftig og forsvarlig måte, må vi, i tillegg til en regnskapsmessig oppfølging av våre anlegg, også utføre en teknisk oppfølging. En kombinert teknisk/økonomisk oppfølging må være målet.



Foreliggende revisjon av normalene for vegbygging er ikke lenger så absolutte i sine krav og det gir således vegsjefen en bedre mulighet enn tidligere til en tilpasning av standard og en avveining med tanke på kostnader til investering og vedlikehold.



Avvik i forhold til normalene kan nå aksepteres når alternativ utførelse gir bedre økonomi og tilfredsstillende kvalitet.

Dette må vi merke oss, men ikke feiltolke.

Vi må imidlertid vite hva vi til enhver tid gjør og hvilke konsekvenser våre avgjørelser kan medføre.

Omplassering

AV PERSONALKONSULENT HELGE THORRUD

Etter den nye loven om arbeidsvern og arbeidsmiljø skal arbeidsgiveren, så langt det er mulig, iverksette de nødvendige tiltak for at arbeidstakeren skal kunne få eller beholde et høvelig arbeid, hvis arbeidstakeren er blitt hemmet i sitt yrke som følge av ulykke, sykdom, slitasje e.l.

Loven setter ikke et absolutt krav om at omplassering skal gjennomføres. Etter min mening må vi i noen tilfeller komme i den situasjon, at tjenestemannen må slutte i tjenesten p.g.a. helsemessige eller sosiale årsaker. Situasjonen kan være slik at tjenestemannen ikke lenger kan tilpasses noen jobb i vegvesenet. Av hensyn til seg selv, sin familie og vegvesenet, må ha søke ny jobb utenfor vegvesenet eller akseptere sykelønn og trygd som beste løsning.

En endring av arbeidssituasjonen for tjenestemenn som er blitt hemmet i sitt daglige arbeide, er imidlertid ofte en god løsning. Vegvesenet har i lang tid vært opptatt av å tilpasse maskinene til det arbeidet de nyttes til. Jeg mener at i dag må vi også forsvare en best mulig tilpasning av personell til de forskjellige jobbene vi finner i vegvesenet. En arbeidstaker som er godt tilpasset jobben sin, vil sannsynligvis utføre flere dagsverk for sin arbeidsgiver enn om han er mistilpasset.

12. februar 1980 vedtok AMU oppløsning av det tidligere omplasseringsutvalget. Etter denne dato er linjeledelsen (avd. ledr.) pålagt å løse spørsmål om omplassering. AMU tar opp saker som ikke lar seg løse i linjen. Den 1. desember 1980 vedtok Fag-sjefmøtet en prøveordning angående

behandlingsrutiner for omplasserings-saker. Denne prøveordning vil jeg referere i sin helhet:

I. Forbyggende virksomhet.

Avdelingsledere (her: representert ved stasjonssjefer, seksjonsledere, anleggsbestyrere og distriktsledere) skal:

- sørge for en løpende kontroll med arbeidsmiljøet og arbeidstakernes helse, når det kan være fare for at påvirkninger i arbeidsmiljøet kan utvikle helseskader på lang sikt.
- organisere og tilrettelegge arbeidet underhensyn til den enkeltes alder, arbeidsevne og øvrige forutsetning er.
- sørge for at arbeidstakerne gjøres kjent med ulykkes- og helsefarer som kan være forbundet med arbeidet, og at de får den opplæring, øvelse og instruksjon som er nødvendig.
- sørge for at bestemmelsene om organisert vernetjeneste blir gjennomført.

II. Ved omplassering (Behandlings-rutiner):

1. Når en arbeidstaker mener at forutsetningene for omplassering er til stede, kan vedkommende søke om omplassering.
2. Arbeidstakeren søker om omplassering ved å fylle ut: «Søknadsskjema – omplassering av helsemessige årsaker».
3. Søknaden vedlegges legeerklæring.
4. Søknaden sendes til lederen for den avdeling vedkommende tjenestegjør.

III. Avdelingsleder skal:

- A) Sende kopi av søknaden til personaleseksjonen.
- B) Vurdere følgende strakstiltak:
 - søkeren kan omplasseres innen egen arbeidsplass (lokal omplassering)

- søkeren kan omplasseres innen egen avdeling.
- C) Når strakstiltak ikke kan gjennomføres:
 - ta kontakt med de andre avdelingslederne for å finne mulighet for omplassering til en annen avdeling.

Merknad:

1. Søkeren skal få skriftlig svar innen 3 uker om hva som er gjort for å løse saken, og hva avdelingslederens videre behandling av den vil bli - dersom det ikke foreligger en løsning.
2. Avdelingslederen skal gi søkeren skriftlig orientering om hvor saken står hver måned så lenge saken ikke er løst.
3. Avdelingslederen skal konferere med søkeren, behandlende lege, bedriftslege, personalseksjonen og andre så ofte han finner det nødvendig.
4. Avdelingslederen er ansvarlig for at enhver omplassering blir innmeldt til personalseksjonen.

IV. Personalseksjonen skal:

- A) Opprette en oversikt over de omplasseringssaker som til enhver tid ikke er løst.
- B) Ved utlysning av ledige stillinger tilskrive direkte de arbeidstakere som har søkt omplassering og orientere om den ledige stillingen.

V. Ansettelsesrådet skal:

- A) Ved ansettelse i ledige stillinger vurdere om søkere om plassering skal gis fortrinnsrett til den ledige stillingen.
- B) Søkere om omplassering blir ikke tilsatt i ledig stilling dersom vedkommende ikke selv har søkt den ledige stillingen.

VI. Arbeidsmiljøutvalget skal:

- A) Overta saken dersom den ikke er løst i linjen innen ett år etter at søknaden er fremmet.

Det bygges alltid ei bru

Av. ing. Arne Kruhaug

Ettersom vi er i full gang med et nytt år, kan det vel være på sin plass med en oppsummering over hva «brufolka» har stilt med i det siste. Til tross for pengemangel og innstramminger synes det som det vil bli nok å henge fingrene i år også. Riktignok er det «kroken på døra» foreløpig for videre ombygging av svake fylkesvegbruer, men vi rakk i alle fall å få sluttført arbeidene med Heggtoppen, Eikerensund og Nordre Bjørgesund bru for kassa var tom. Vi får bare håpe at økonomien retter seg etterhvert så vi

kan komme igang med de planlagte prosjektene. Den første på lista er vel nå Norefjord bru, dessuten står et par mindre bruer i Sigdal/Eggedal og venter. De store bruene er jo som regel «entreprenørmatt», så med tanke på sysselsetting og drift for egne mannska-per betyr det ikke så mye. Nå som før har vi 7 mann fast til bru- og betongarbeider, og disse har i alle fall til dennē dag hatt nok å gjøre.

I fjor ble Styggedal bru over ny E-68 ved Hønefoss ferdig, likeledes Heggum

bru over ny Rv. 282 i Røyken. To av de tre bruene på fylkesveganlegget i Bjonevika ble ferdige, den tredje er halvferdig og vil bli avsluttet så snart vårlommen er over og solens varme stråler igjen er begynt å gjøre seg gjeldende. Ellers bygger vi stadig flere plass-støpte støttmurer rundt om. Siste kapittel her foreløpig var gangveg i Torpo, hvor vi produserte ca. 350 kvm førsteklasses betongmur.

For tiden er det Geilo bru som er under utvikling. Av reguleringstekniske grunner må fundamenteringsarbeidene være ferdige her før vårlommen starter opp. Foreløpig ser dette ut til å gå fint, men det verste gjenstår desseverre ennå. Det ene landkar kommer i konflikt med kommunens vann- og kloakksystem, så her må omfattende omlegginger av kummer, rør og kabler til. Hva dette innebærer vites ennå ikke, men et-

terhvert vil vi nok bli klar over det! Selve brua er på ca. 500 kvm, i tillegg kommer omlegging av ca. 400 m tilstøtende veg, slik at arbeidet totalt er beregnet til 3.0 mill. kroner.

Senere på året skal Tyrola bru på framtidig Rv. 288 i Sveingardsbotn ombygges. Her ser man fram til mange lyse dager med fiskestang, kaffekjele osv.! På senhøsten er det igjen ny E-68 ved Hønefoss som skal nyte godt av brubyggernes gunst, så neste vinterseong blir nok ingen utvidet vinterferie blant kontinentale turister på Geilo. Da skal det nok bli helt andre ting å hvile øynene på enn svenskedamer!

Ellers vil det nok i år som tidligere dukke opp en god del såkalte «strøjobber» som må tas innimellom. Men serviceinnstilt som vi er står vi jo alltid til tjeneste. Det er bare å melde sitt behov og så stille seg tålmodig i kø.



Byggingen av Geilo bru er nå i full gang.

Hva er AKAN?

**EN ORIENTERING AV
OSKAR GJESTEMOEN**

I 1963 dannet hovedorganisasjonene NAF og LO en felles komité – Arbeidslivets Komité mot Alkoholisme og Narkomani. La oss se på hva denne komitéen er og hva den vil:

1. AKAN er opprettet av Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Arbeidsgiverforening i erkjennelse av at alkoholisme og narkomani er problemer som også griper inn i arbeidslivet. Dette bør derfor være med på å løse disse problemer ut fra sosiale, økonomiske, disiplinære, medisinske og menneskelige hensyn. Staten ved Sosialdepartementet er representert i komitéen.
2. AKAN's formål er i henhold til dens vedtekter ved opplysning og påvirkning å være med på forebygge alkoholmisbruk og narkomani og å hjelpe alkoholskadde og narkomane til normalt liv.
3. AKAN's virksomhet drives på et helt selvstendig grunnlag ut fra de spesielle forutsetninger som samarbeidet innenfor arbeidslivet skaper. Det tas ikke sikte på å fremme spesielle avholdspolitiske syn eller å erstatte det arbeid som drives ellers på området av andre institusjoner.
4. AKAN vil i sitt arbeid forsøke å legge til rette forholdene for et nøkternt og saklig opplysningsarbeid, slik at arbeidslivets parter i samarbeid også på bedriftsplanet bedre kan bli i stand til å møte problemene på en måte som kan tjene den enkelte og produksjonslivet.

5. AKAN's virkemidler er i første rekke:
 - a) å utgi opplysningsbrosjyrer og medvirke til fremstilling av opplysningsfilm og annet materiell til dekning av de forskjellige sider av komitéens arbeid.
 - b) å arrangere konferanser for interesserte personer knyttet til arbeidslivet, både på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden, for å gi innføring i de mange problemer som reiser seg for dem som ligger under for alkohol- og/eller narkotikamisbruk og den innvirkning problemene har på arbeidslivet.
 - c) å gi råd til bedrifter og/eller bedriftsklubber i forbindelse med behandling av aktuelle problemer på den enkelte arbeidsplass eller tilrettelegging av et kontinuerlig hjelpearbeid innenfor de enkelte bedrifter på de områder det her gjelder.

Vi er vel alle sammen enige om at et arbeidsprogram som AKAN er av stor betydning, og jeg vil foreslå at etaten og organisasjonene kommer sammen for å drøfte dette.

HØRT PÅ KURS:

Kursvirksomheten i Statens Vegvesen er nå blitt så omfattende at mange har fått problemer med nattesøvnen på grunn av all småsoving på dagtid.



LOVENDE ERFARINGER MED AUTOSYS I BILTILSYNET

1. Hva er Autosys?

Autosys er navnet på et EDB-system for motorvogn- og førerkortopplysninger. Systemet kan opereres fra skjermterminaler som er plassert hos brukerne av registeropplysninger.

Sentral EDB-maskin med et stort datalager (database) hvorfra opplysninger om alle registrerte motorvogner og førerkort i landet kan hentes ut på skjermterminaler, som er koplet til databasen via Televerkets linjenett. Pr. 1. mai 1981 var det registrert ca. 2 mill. motorvogner og 1.8 mill. førerkort på landsbasis. Databasen er således meget stor etter norske forhold.

Opplysningene i databasen blir ajourført på grunnlag av innsendte meldinger fra biltilsynet. Senere kan det komme på tale å foreta ajourføringer direkte fra skjermterminaler i biltilsynet.

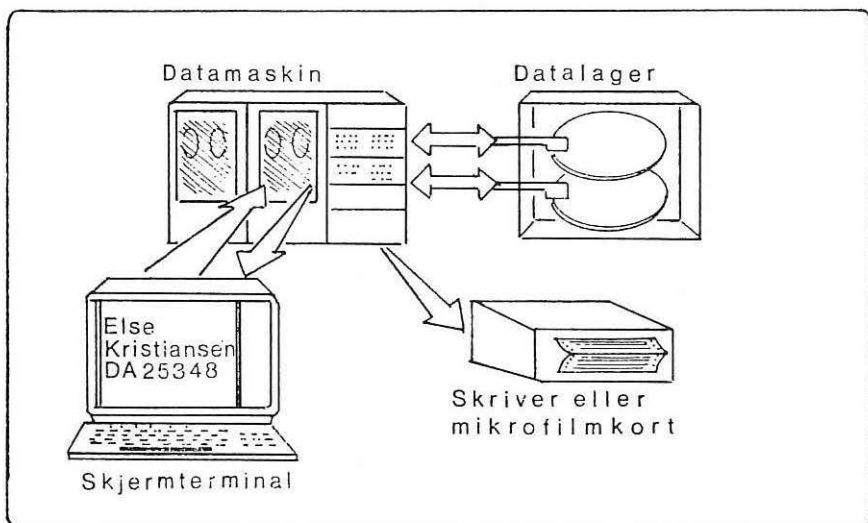
2. Prøvedrift med skjermterminaler hos brukere av motorvogn- og førerkortopplysninger

Fra mars/april 1981 er det installert skjermterminaler for uthenting av opplysninger fra Vegdirektoratets landsomfattende database ved biltilsynsstasjonene i Moss og Oslo (2 kontorsteder i Oslo) samt i Vegdirektoratet.

Erfaringene hittil fra prøvestedene er lovende, men det er ennå for tidlig å trekke endelige konklusjoner fra prøvedriften.

Både innen politiet og i Toll- og avgiftsdirektoratet arbeides det med å bli knyttet til Vegdirektoratets database fra egne skjermterminaler. En regner med at dette vil skje i løpet av høsten 1981.

Også trafikksikringselskapene forutsettes gitt adgang til Vegdirektoratets database fra egne skjermterminaler.



Det sentrale motorvogn- og førerkortregister ligger i maskinens datalager.

ler. Dette vil ventelig skje i 1982.

3. Opplæring for berørt personell og tillitsvalgte

I forbindelse med innføring av skjermterminaler ved prøvestedene er det lagt stor vekt på opplæringsspørsmålet både for berørte ansatte og de tillitsvalgte.

Opplæringen er delt i 2 faser:

- 1) Generell innføring i EDB
- 2) Opplæring ved skjermterminal

Over 70 personer ved prøvestedene har deltatt i denne opplæringen, som har bestått av brevskoleundervisning med innlagte heldagssamlinger og som avsluttes med opplæring av den enkelte operatør ved skjermterminal.

4. Konesjon etter personregisterloven

Både motorvogn- og førerkortregisteret er konesjonspliktig etter personregisterloven. Fristen for å søke konesjon var 1. april 1981.

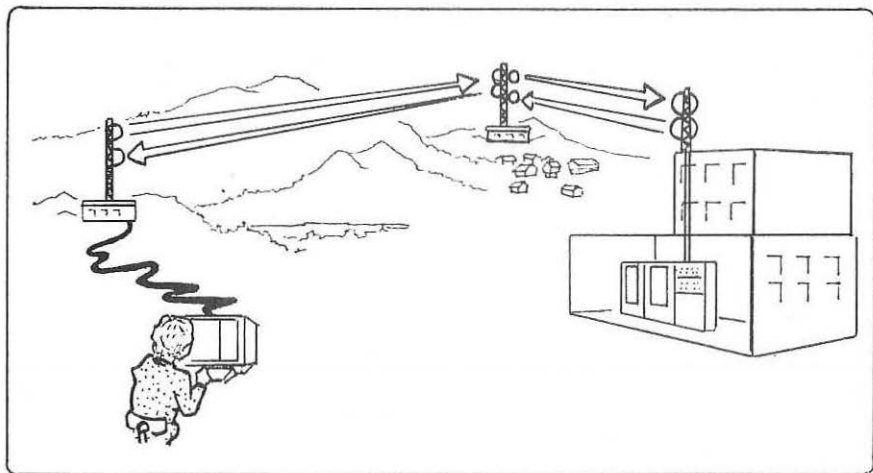
Arbeidet med utviklingen av Autosys er skjedd under full hensyntagen til personregisterlovens bestemmelser og med underhåndskontakter til Datatilsynet. Det er derfor all mulig grunn til å regne med at konesjon vil bli gitt for det etablerte EDB-system.

5. Samarbeid med berørte ansatte og tillitsvalgte m.v.

Autosys-prosjektet blir ledet av en Styringsgruppe med avdelingsdirektør Aksel Bruun, Vegdirektoratet, som formann. Ellers er representanter for de ansattes hovedorganisasjoner, berørte linjeledere og R-direktoratet representert i Styringsgruppen. Som daglig prosjektleder er oppnevnt kontorsjef Bjørn K. Nærnes, Vegdirektoratet.

Til støtte for prosjektledelsen er det dessuten senere oppnevnt en særskilt Brukergruppe med representanter fra de som daglig har kontakt med Autosys ved prøvestedene.

Under arbeidet med Autosys-



Brukeren er knyttet til den sentrale datamaskinen via telenettet.

prosjektet er delprosjekter forsøkt satt ut til vegkontorene. Erfaringene med dette har vært gode. Blant annet har Vegkontoret i Østfold utarbeidet det nye systemet for løpende innrapportering fra biltilsynet av avregistrerte motorvogner. Ordningen ble gjennomført fra 1. januar 1981.

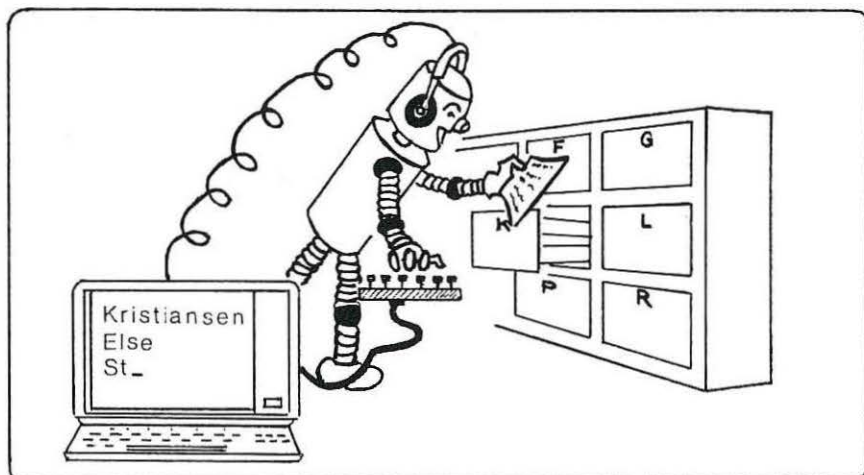
Også Bedriftshelsetjenesten er blitt trukket inn i Autosys-prosjektet blant annet i forbindelse med plassering av skjermterminaler m.v. ved prøvestedene.

Videre bistår Vegdirektoratets organisasjonskontor med analyser av kon-

torrutinene ved biltilsynsstasjonen i Moss.

6. Videreføring av Autosys i Biltilsynet

I løpet av sommeren 1981 er det planlagt gjennomført en nærmere undersøkelse av resultatene fra prøvedriften. Denne undersøkelsen vil danne en viktig del av grunnlaget for beslutning om den videre utvikling av Autosys i biltilsynet. De rent foreløpige erfaringer hittil kan tyde på at de aller største biltilsynsstasjonene vil bli prioritert ved eventuell videreføring av Autosys i biltilsynet.



Datamaskinen er programmert til å finne bestemte opplysninger i sitt datalager og skrive dem ut på skjermen.

*Brobyggeren ønsker alle sine lesere
en fortsatt god sommer!*



LESERINNLEGG:

SAMARBEID ANLEGG/PLAN

AV AVD.ING. KNUT STEINVIK



Dagens situasjon har gjort det nødvendig med mer og utfyllende samarbeid mellom planfolk og anleggsfolk for å få gjennomført planlagte vegprosjekter.

De fleste av oss anleggsingeniører har følt behovet på nært hold, men samarbeid kan være så mangt, fra uformell kontakt til store prosjektgrupper.

I Buskerud har vi lagt oss på en linje med såkalte arbeidsgrupper, dvs. en mann fra plan og en fra anlegg. Planmannen har ansvaret for planleggingen og anleggs mannen for gjennomføringen av prosjektet. Andre personer trekkes inn etter behov.

Systemet fungerer etter min mening bare delvis, av forskjellige årsaker som jeg ikke skal komme inn på her.

Hva skal vi gjøre for å få bedre planer, bedre koordinering, bedre samarbeid?

I Hordaland skjedde det i 1980 en omorganisering av planavdelingen. Nyordningen går ut på at denne avdelingen ble inndelt i fire geografiske distrikt på lik linje med anleggsavdelingen. Hvert distrikt på plan ledes av en distriktsleder som har planleggere under seg. Disse har så ansvaret for planlegging av alle veger innen sitt distrikt. Gang- og sykkelvegprosjekter og kryssutbedringer hører også inn under distriktslederen, sammen med uttalelse til generalplaner, reguleringsplaner, søknader om avkjørsler og søknad om dispensasjon fra byggegrensen.

Trafikkseksjonen arbeider kun med oppgaver som naturlig dekker hele fylket, f.eks. trafikktegn, ulykkesregistrering, fartssoneing o.l.

Grunnseksjonen er også delt på samme måte som resten av planavd., slik at bestemte personer arbeider innen det enkelte geografiske området.

Samarbeidet drift – plan skjer gjennom prosjektgrupper som minimum består av planlegger og anleggsbestyrer.

Hovedhensikten med dette opplegget er å bedre kontakten med driften og utenforstående (kommuner og grunneiere).

Etter omorganiseringen skal det bli lettere å finne fram til saksbehandlere på vegkontoret.

Ideen ble drøftet på felleskonferansen for plan- og anleggsjefer i fjor høst. Her var det full enighet om at kontakten mellom plan og anlegg kunne/burde forbedres, og at geografisk oppdeling av avdelingene var en interessant modell. Hva med Buskerud?

Jeg håper andre har synspunkter.

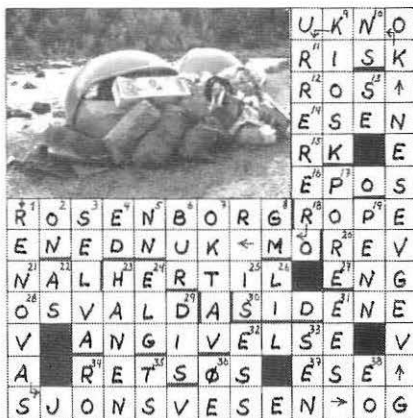
KRYSSORDLØSNING

Vinnere av forrige kryssordoppgave ble:

1. pr. Tore Wang
2. pr. Erling Lio
3. pr. Ole Karterud

Brobyggeren gratulerer de heldige vinnere.

Premiene kommer i posten.



For våre svært få, men trofaste kryssordinnsendere, må vi nå skuffe med følgende melding: På grunn av elendig deltagelse uti denne form for hjernetrim, finner vi det fornuftig å ta en pause med kryssorden. Skulle denne melding føre til en storm av protester, vil red. vurdere på nytt sitt standpunkt i saken.

Vi takker ihvertfall de som trofast har sendt sine kryssordløsninger til oss.

NYTT OM

NAVN

NYANSETTELSE

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:

Kontorass. **Elin Tandberg**, Regnsk.

Kontorass. **Karen M. Ødeverp**, Adm.

Avd.ing. **Jan Inge Borgen**, Plan

Kjøretøykontr. **Stein H. Olsen**, biltilsynet Drammen.

PENSJON

FØLGENDE ER SLUTTET I VEGVESENET ETTER OPPNÅDD ALDERSGRENSE:

Erik Sandaker, Hemseid, 1/4

Torgeir Sveinunggaard, Geilo, 1/7

JUBILANTER

50 år:

Olav Skredderberget 9/4

Harald Haga 16/5

Frithjof Indseth 2/6

Asbjørn Mile 4/6

Gunnar Hellen 14/6

Björg Nielsen 21/6

Egil Wårviken 7/7

60 år:

Oskar Olsen 3/4

Halgrim Rauk 15/4

Pål Nygård 23/4

Jørgen Poverud 22/5

Henrik Holtet 24/7

Takk for oppmerksomheten

Jeg vil på denne måten få takke Buskerud vegvesen, «gamle» kjente ved grunnseksjonen, samt alle i område I for oppmerksomheten ved min 60 års dag.

Hilsen Jørgen Poverud

Organisasjoner i Buskerud Vegvesen

YS (Yrkesorganisasjonenes sentralforbund)

1. *Biltilsynets Trafikk-Teknisk Forening.*
Kjøretøykontrollører, bilførerkontrollører, vektkontrollører.
Tillitsmann: Jan Noreng, Biltilsynet, Hønefoss
2. *ELF Embetskontorfunksjonærenes Landsforbund.*
Kontorfunksjonærer, tegnere.
Tillitsmann: Willy Bakken, Vegkontoret

AF (Akademikerenes fellesorganisasjon)

1. *SBF Statens Bilsakkyndiges Forening.*
Inspektører, avd.ing., seksjonsledere, stasjonssjefer, biltilsynssjefer.
Tillitsmann: Reidar H. Svendsen, Biltilsynet Drammen.
2. *NIF (SVE) Norske Sivilingeniørers Forening.*
Siviling., jordskifte kandidater, realfag kandidater.
Tillitsmann: Tore Braaten, Vegkontoret.
3. *NITO (VIO) Norges Ingeniørorganisasjon.*
Ingeniører, arkitekter, teknikere.
Tillitsmann: Kjell Reistad, Vegkontoret.
4. *Vegadministrativ Landsforening.*
Adm.sjefer, jurister, økonomer.
Tillitsmann: Tore Strand, Vegkontoret.

LO (Landsorganisasjonen)

1. *NTL (Vegetatens Landsforening) Norsk Tjenestemannslag.*
Funksjonærer, ingeniører m.f.l.
Tillitsmann: Rolf Bøe Larsen, Vegkontoret.
2. *NVF Norsk Vegteknisk Forening. (NFATF)*
Vegmestere, oppsynsmenn, tegnere, teknikere, ingeniører.
Tillitsmann: Oskar Gjestemoen, 3550 Gol.
3. *NAF Norsk Arbeidsmannsforbund.*
Vegarbeidstakere, rengjøringspersonell m.fl.
Tillitsmann: Albert Skarstad, 3360 Geithus.