



# Brobyggeren

Organ for Buskerud vegvesen

Nr. 4 - Desember 1983 - 13. årgang







## INNHold:

### Side:

- 2. Vegsjefen har ordet
- 3. Vegåpninger
- 6. Pensjonistsamling
- 7. Pensjonisturen
- 8. Rally
- 9. Historisk befarung
- 12. Om ekstraarbeid
- 13. Ny veg- og biltilsynsstasjon
- 14. Hallingkastet
- 16. Aksjon Publikum
- 17. Skyttestevne
- 18. Bemanningsplan
- 19. Brubyggeåret
- 20. Juristens spalte
- 22. Leserinnlegg
- 23. Personalia
- 24. Kryssord

### Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud  
Vegkontoret, Tollbugt. 2,  
3000 Drammen

### Redaktør:

Willy Bakken

### Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen  
Arne Kruhaug  
Albert Skarstad  
Oskar Gjestemoen  
Erik Lysenstøen

### Fotosats:

Fotosetter'n A/s

### Layout:

Willy Bakken

### Trykk:

Trykk-Service A/s

### Opplag:

1.400 eks.

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt

### Forsidebilde:

Veteranbiler er klare til å prøvekjøre  
omkjøringsvegen rundt Hønefoss.

Foto: W. Bakken

## Vegsjefen ved årsskiftet:

# 1983 et godt år tross reduserte bevilgninger

Mot slutten av året er det fint å kunne si at over hele bredden av vår virksomhet vil vi nå pent i mål med de oppgaver som var planlagt, og innen rammen av budsjetter og bevilgninger. Bevilgningene både til riks- og fylkesveger har imidlertid vært synkende gjennom mange år, for riksveganleggene med 25% siden 1978. Vi sakker derfor akterut med bevilgninger i forhold til Norsk Vegplan for 1982-85, og vil ikke kunne nå alle mål som er satt opp der.

Likevel, også med reduserte bevilgninger har det vært gjort mye fint arbeid på riksvegene i 1983. Med nybygging, utbedringer, forsterkninger, gang-sykkelveger og en lang rekke trafikksikkerhetstiltak.

To store vegåpninger har funnet sted, E-76 utenom Bragernes Torg med tilhørende gatebruksplan for Drammen, og første hovedlenke av rv. 7/E-68, omkjøringsvegen rundt Hønefoss.

Det har vært lite å si om fylkesveganlegg i de senere år. Desto gledeligere at vi i 1983 har fått bygget nye bruer ved Norefjord og Langebru. Og sårt tiltrengte forsterknings- og utbedringsarbeider er nå i gang på noen av de virkelig fæle fylkesvegene. Vedlikeholdet på riksvegene er opprettholdt på et godt nivå, mens nivået på fylkesvegene faller, fantasifull og god utnyttelse av ressursene til tross. Den velkjente skinnfellen er her strukket til ugjenkjennelighet og sprekker nå i alle ender.

Maskindriften går fint og for andre år på rad kan vi konstatere et betydelig overskudd.

Biltilsynet har hatt fortsatt økning av sine oppgaver både med hensyn til antall førerprover og registrering av biler. Også kontrollvirksomheten er økt. Med uendret bemanning har dette bare vært mulig gjennom ytterligere innsats av de ansatte.

Det arbeides med effektiviserings-tiltak innen de fleste deler av vår virksomhet. Spesielt data-aktiviteten



fortsetter å utvikle seg meget hurtig. Vi har nå 20 skjermtilknytninger på vegkontoret og den første dataterminal i utedriften er opprettet på Veggli vegstasjon. Samtlige biltilsynstasjoner i fylket har i løpet av året fått automatisert sitt informasjonssystem gjennom første trinn av «Autosys»-opplegget.

Utsiktene for 1984 gir omtrent samme bevilgningsnivå på riksvegene som i år. For fylkesvegene avgjøres først budsjettet i fylkestinget i midten av desember. Utsiktene er her dystre, skjønt med det forfall som i dag preger mange fylkesveger synes ytterligere reduksjoner i vedlikeholdet å være en umulighet.

Arbeidsplassene i vegvesenet er imidlertid sikre, det er en god trygghet i dagens situasjon. Vi må i takt med de reduserte bevilgningene fortsatt regne med nedgang i antall ansatte gjennom naturlig avgang. Dette gjelder alle grupper ansatte med unntak for biltilsynet.

To store nye riksveganlegg vil bli startet opp neste år. Det gjelder første



etappe av ny E-76, Mjøndalen - Langgebru med bl.a. ny bru over Drammenselva ved Mjøndalen, og «vegen under brua» - prosjektet for E-76 i Kongsberg. Gledelig er det også at bygging av ny kombinert biltilsyns- og vegstasjon kan startes fra høsten 1984 på Hensmoen ved Honefoss.

1984 vil også møte oss med øket krav til bl.a. ressursutnyttelse. Samtidig som de økonomiske rammer blir strammere utfordres vi med hensyn til planlegging og drift i egen regi kontra bruk av konsulenter og entreprenører. Interessegrupper og politikere har økende krav om dokumentasjon av aktuelle prosjekter. Disse utfordringer bør vi fortsatt ta positivt. Vårt svar må ligge i det arbeid vi utfører og den kvalitet og økonomi vi gjennom det kan dokumentere. Samtidig må vi fortsette våre igangværende utviklingsprosjekter med sikte på å gjøre en god jobb enda bedre, det være seg organisering, former for ledelse og samarbeid, arbeidsmetoder og utstyr.

Jeg vil takke alle ansatte for god innsats og godt samarbeid i 1983, og jeg ønsker ansatte og pensjonister med familier en god jul og et godt nytt år.

Trygve Rognan

# Høst er vegåpnings- tid her i fylket

Det virker som det er blitt tradisjon her i fylket at det blir åpnet nye vegparseller på høsten.

Forrige år ble ny veg i Røyken satt under trafikk, Strandvegen i Drammen tatt i bruk og ny E-76 utenom Krokstadelva åpnet. Denne høsten er i så måte ikke blitt noe unntak.

To nye betydningsfulle vegstrekninger er blitt tatt i bruk, nemlig ny E-76 i Drammen og sist men ikke minst, omkjøringsveien utenom Honefoss. I tillegg til nye veger har trafikantene i fylket kunnet glede seg over nye bruer som er blitt åpnet i løpet av året. Her vises til egen artikkel om dette et annet sted i bladet.

*Tekst/foto: Willy Bakken*

## E-76 Strandvegen i Drammen.

Tirsdag 4. oktober kl. 10.00 kunne fylkesmann Ragnar Christiansen skjære over snora og dermed markere at vegen var åpnet for alminnelig ferdsel.

Samtidig med åpningen ble første del av gatebruksplanen i Drammen også satt i verk.

Denne nye delen av E-76 har en lengde på ca. 700 meter, og har kostet ca. 4 mill. kroner.

Strekningen er prosjektert som en 4-felts motorveg fram til Erik Børresensgate, men det er bare den ene halvdel som nå er bygget og som settes under trafikk, nemlig det østgående felt for trafikken ut fra sentrum.

Den andre halvdel som lett bygges ut i framtida, slik at det blir en fullverdig motorveg.

I forbindelse med byggingen av den nye E-18 i Kobbervikdalen ble også grunnarbeidene til Strandvegen utført. Ca. 140.000 kubikkmeter stein ble transportert fra Kobbervikdalen og lagt ut som fylling og motfyllinger i

# Bruk bil- beltet



Fylkesmann Ragnar Christiansen foretar den høytidelige åpningen av ny E-76 i Drammen.





Drammenselva. Det arbeidet som den gang ble gjort, representerer en like stor kostnad som det som nå er slutført. I tillegg ble det en meget kort byggetid, ca. 3 1/2 mnd.

Entreprenør har vært Astrup Aubert & Co, mens vegkontoret har stått for prosjekteringsarbeidet.

Langs den nye vegen er det blitt plantet 50 lindetrær, og hele strekningen har fått belysning.

Vegfundamentet for 2. byggetrinn mellom Losjeplassen og Erik Børresensgt. er planlagt lagt ut til parkeringsområde. Her vil det bli plass til noe over 100 biler og som vil kunne parkere gratis.

#### **Omkjøringsveien ved Hønefoss.**

Et veganlegg i 90-millionersklassen fortjener en stilfull og skikkelig åpning.

Det ble også tilfellet på Ringerike på den store dagen, 26. oktober. En halv time før selve åpningssermonien masjerte Eikeli skoles musikkorps

inn på den nye vegen, for så å ta oppstilling bak snora. Gjallende hornmusikk kombinert med det reneste sommerværet så sent på året fikk de mange framfotte i ekstra godt festhumør.

Flere og flere tilskuere kom til etter hvert, og presis kl. 13.00 kunne vegsjef Trygve Rognan ønske de innbudte gjestene og de mange framfotte velkommen til den historiske begivenheten. Han ga deretter en kort redegjørelse om anlegget, og om den nye vegens betydning for distriktet.

Så kunne vegdirektør Eskild Jensen, godt assistert av fylkesmannen og vegsjefen, foreta den høytidelige åpningen. Dermed var det også klart for å slippe den aller første bilen inn på den nyåpnede vegen.

Om det var rene tilfeldigheter, eller om det var innpisker Ole Johan Benth som var årsaken til at den ble ført av en dame, skal være usagt. Blomsterverreker, anleggsbestyrer Svein Sønju, hadde tydeligvis ikke noe imot at så var tilfelle, for med velvalgte ord

og blomster sendte han første bilist avgårde på nyvegen.

Deretter var det klart for prøvekjøring av den nyåpnede vegen, og denne gang foregikk det med kjøretøyer av aller edleste årgang. Medlemmer av den lokale veteranbilklubben hadde nemlig stilt fem av sine kjøretøyer til disposisjon i forbindelse med åpningen.

I første bil tok vegdirektøren, fylkesmannen og vegsjefen plass, og resten av kortesjen fulgte etter med en del av de innbudte gjestene ombord.

Kjøreturen gikk helt fram til Ramsrud, og verken veteranbilene eller passasjerene så ut til å ha tatt noen skade av den utflukten. Den offisielle delen av åpningen av omkjøringsvegen ble avsluttet på Hønefoss Gjestestuer ved at de innbudte gjestene ble samlet til en enkel bevertning.

#### **Nye ideer i vegbyggingen.**

Den nye parsellen tar av syd for Ringerike sykehus, og herfra er det da ny



Her er det vegdirektør Eskild Jensen som kutter snora, godt hjulpet av vegsjefen og fylkesmannen. Som vi ser er også NRK på plass for å gjøre sine opptak under vegåpningen.





*Første bilist får overrakt blomster av anleggsbestyrer Svein Sønju.*

veg helt fram til Ramsrud, en strekning på totalt 7 km. Den delen som nå blir åpnet for trafikk går fra sykehuset og til Styggedalen bru og har en lengde på 3,2 km.

Byggingen av omkjøringsvegen ved Honefoss startet opp i 1977, og den aller første biten av dette vegsystemet ble åpnet høsten 1978. Det var en 1,8 km lang strekning mellom Veien - Ve - Ramsrud.

I juli i fjor ble parsellen mellom Styggedalen bru og Ve satt under trafikk, en strekning på 2,0 km. Samtidig ble også rv. 35 lagt om i en lengde på 1 km, og ny bru tatt i bruk.

Omkjøringsvegen har en bredde på 8,5 m inkl. banketter, og maks. tillatt hastighet vil bli 80 km/t.

Til nå er det investert nærmere 90 mill. kroner i det nye vegsystemet. Under arbeidet med framføringen har en støtt på til dels svært vanskelige grunnforhold. Dette har f.eks. medført at det ble bestemt å lage ei stor leirfylling istedenfor å bygge bru. Denne leirfyllinga er blitt den nest største i sitt slag i Nord-Europa med en største høyde på 23 m. Omkring 300.000 kubikkmeter leire er blitt lagt ut.

Men også andre pionerprosjekter er blitt utført på dette anlegget.

Det tenkes her på hvordan kryssingen av Randsfjordbanen ble løst. Av økonomiske grunner ble det valgt å føre jernbanen i rør under den nye veien. Alternativet hadde vært å bygge ei vanlig bru, noe som ville ha kostet 1 mill. kroner mer. Det 106 meter lange jernbanerøret med en diameter på 7,9 meter kom på 5 mill. kroner. Denne løsningen er den første i sitt slag her i landet.

Et annet særtrekk ved dette anlegget har vært det omfattende jordplaneringsarbeidet som er blitt utført.

På grunn av geotekniske forhold har det vært nødvendig med store fyllinger og motfyllinger.

Vegen går gjennom et leiområde som en gang i gammel tid var havbunn. Slike områder kjennetegnes ofte ved dype og mange bekkedaler, og ved at materialene i bakken kan være bløte og dårlig egnet til å bygge veg av. Området her er godt egnet til landbruksformål, og derfor er 350 da. beitemark ved Veien-Ve-Ramsund blitt utplanert til nytt åkerland. Tilsvarende er blitt gjort i Sørumsmarka der 450 da. bratt skogsterreng er blitt omgjort til nytt åkerland. I samband med vegbygging har aldri tidligere så store arealer blitt omgjort til nye dyrkbare områder her i landet.

Forøvrig kan nevnes at den nye veien legger beslag på omkring 50 da. som før besto av både dyrkbar og udyrket mark.

Den nye omkjøringsvegen er heller ikke helt uten bruer. Det er bygd ny bru over Bergensbanen, overgangsbru til Sørumsgårdene, ny bru for rv. 35 i Styggedalen og overgangsbru ved Hvervenkastet. Den lengste av alle. Storelva bru, er 186 m lang.

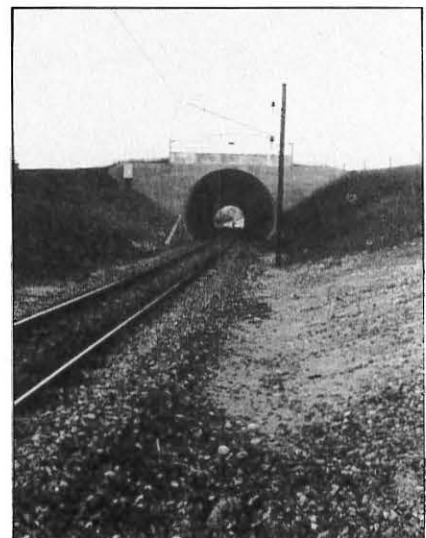
Brukostnadene utgjør totalt 26 mill. kroner, og samtlige bortsett fra Storelva som er satt opp av F. Selmer A/s. er bygd av egne mannskaper.

I tillegg til bruene er det lagt tre underganger. Selv om det nye vegsystemet nå blir tatt i bruk, gjenstår enda en del mindre arbeider, slik som skråningspuss og oppsetting av rekkverk.

Neste store etappe på omkjøringsvegen blir å føre trafikken til Valdres utenom Honefoss sentrum, et prosjekt som etter dagens planer får sin løsning ut i 90-årene.

Åpningen av denne nye veien innebærer at den aller verste flaskehalsen på strekningen Oslo - Gol blir borte, til glede for weekend- og feriegjester og andre som skal til Hallingdal.

Men aller mest vil kanskje befolkningen i Honefoss hilse den nye veien med glede.



*Randsfjordbanen blir ført gjennom et 106 meter langt rør. Dette er det lengste som er blitt benyttet til dette formålet her i landet.*





# 423 år i Vegvesenets tjeneste

Ved en enkel tilstelning på Haugfoss Pensjonat på Åmot ble årets nye pensjonister samlet for å motta takk for lang og tro tjeneste i vegvesenet.

Hyggelig var det å registrere at så mange ektefeller hadde tatt seg tid til å være med på høytideligheten.

I løpet av dette året vil 16 av våre yrkesaktive ha gått over i pensjonistenes rekker, og dette er en begivenhet vi i vegvesenet ikke lar gå upåaktet hen.

Adm.sjef Hans-Jan Håkonsen åpnet med å ønske hedersgjestene velkommen. Deretter var det samling i spisesalen, og verken smak- eller luktesans så ut til å lide noe ubehag.

Etter det velsmakende måltidet ble det servert kaffe, og mange hyggelige minner fra tidligere tider ble gjenoppfrisket.

Vegsjef Trygve Rognan foresto den mer høytidelige del av arrangementet. Samtlige fikk overrakt diplom og kniv som minne fra vegvesenet, og vegsjefen takket for den innsats som var gjort gjennom den tiden de hadde arbeidet i etaten.

*Tekst/foto: Willy Bakken*



Her får Konstane Brattegård overrakt gave av vegsjefen med takk for lang og tro tjeneste i etaten.



Årets pensjonister: Fra venstre, 1. rekke: S. Karterud, O. Svingen, O. Fluto, T. Nymoene, K. Brattegaard, A. Westby, O. Olsen, A. Rukke, P. Nygard, O. Traaen. 2. rekke fra venstre: J. Håkonsrud, E. Bostrom, H. Rauk, K. Løken, S. Andersen, O. Hoff.

## Biltilsynet styrkes

Biltilsynsavdelingen på vegkontoret vil nå bli styrket. Dette er klart etter at Vegdirektoratet har gått med på å omgjøre en tegnestilling til avd.ing/overingenior. Den som blir tilsatt får ansvaret for den kjøretøytekniske delen ved biltilsynsavdelingen.

På sikt er det meningen å bygge ut avdelingen slik at den får samme struktur som biltilsynsstasjonene. Fra tidligere er det ansatt trafikkpedagog som har ansvaret for føreropplæringen. Det som da mangler er saksbehandler på kontorsiden.

Når denne stillingen blir opprettet kan ingen si i dag.

En fornøyd biltilsynssjef kan snart ønske en ny medarbeider velkommen.

Foto: W. Bakken







# VEGVESENETS PENSJONISTER PÅ OPPLEVELSESRIK TUR

14. september gikk den tradisjonelle pensjonistturen av stabelen, og i år var det deltagere fra den øvre delen av fylket som var med.

Dette er et arrangement som etterhvert er blitt svært populært, for da innmeldingsfristen løp ut hadde nærmere 80 meldt seg på. Turen var lagt opp slik at bussene, henholdsvis fra Hallingdal og Numedal, møttes på Gol vegstasjon. Etter en kort opptelling gikk ferden videre til Skogstad Hotel der det ventet en enkel bevertning. Og som vanlig, er vi fristet til å si, var værgudene på vegvesenets side også denne gangen.

Neste stopp på turen var Borgund Stavkirke. Her var omvisere på plass for å ta seg av reiseselskapet. Det ble en svært interessant og lærerik omvisning, noe pensjonistene tydeligvis satte pris på.

Endemålet for turen var Lærdal, der et bedre måltid stod på programmet. Og det skulle raskt vise seg at måltidet holdt hva programmet lovet.

Etter middagen ble det servert kaffe. Siste post på programmet var dermed nådd, nemlig hjemturen. Selv om det for enkelte ble en lang dag med mange miles busskjøring, så det ut til at alle satte stor pris på turen.

Den føyer seg dermed fint inn i rekken av tidligere vellykkede arrangementer.



Tekst/foto: Willy Bakken



Omvisning i Borgund stavkirke var ett av høydepunktene under pensjonistturen. Mange ble nok imponert over dette gamle byggverket, og over måten det var blitt bevart på opp gjennom tidene.

Foruten orientering utenfor kirken ble det også anledning til å bese seg inne i kirken.





# Rally midt i tjukkeste byen

Et rally inne i Drammens bykjerne?

Ja, men ikke noe stå-på rally, men et trafikksikkerhetsrally med skjulte poster, der deltakernes hverdagskjøring ble vurdert.

Dette var tanken bak et arrangement for å skape PR om Nordisk Trafikksikkerhetsår og trafikksikkerhet i hverdagen. Ideen kom på et kontaktmøte for trafikkskoler og Biltilsynet i Drammen på vårparten.

En arbeidsgruppe med representanter for trafikkskolene, trafikklærere, vegvesen, Biltilsynet, Politiet, Drammen kommune, NAF og Røde Kors jobbet med forberedelsene utover sommeren, og den 24. september gikk arrangementet av stabelen til fanfarer fra Åssiden skolemusikkorps.

Arrangørene hadde satt max antall deltakere til 60 og fikk full pott. 60 lokale bilister tok sjansen på å blottlegge sine trafikale ferdigheter i en nøy planlagt løype med ti poster.



Her var det om å gjøre å bruke koblingspedalen korrekt – hvis ikke, eggedosis.

I samarbeid med Sparebanken Buskerud åpnet banken sine lokaler lørdag formiddag for utdeling av startnumre etc. Selve rallyet startet fra brannvakta, og turen gikk gjennom Bragernes sentrum i beste rushtid, slik at deltakerne virkelig fikk prøvd seg i trafikken. Det var postert mannskaper på strategiske punkter som vurderte envegskjørt gate, 2 rundkjøringer og innkjøring på motorveg. Hastigheten ble målt i en 60-km sone, ingen av deltakerne ble notert, men høyeste hastighet forøvrig var 114 km/t.

Biltilsynet hadde teknisk kontroll, der alle bilene ble prøvd i bremsebank. Overraskende nok var det mange feil på bremsene, selv på nye biler. Røde Kors var fagdommer på en innlagt trafikkulykke med bilvrak og «skadde» statister, som virkelig så ut til å ha vært i en ulykke, blåhvite i ansiktet og med «blodet» strømmende.

For mange deltakere ble denne posten dramatisk, men alle fikk instruksjon i hvordan en burde forholde seg i en slik situasjon. Samtlige vil være bedre rustet til å yte hjelp i en nødsituasjon.

Siste post var ferdighetskjøring i Støles kjøregård med NAF som kontrollør. En av øvelsene var bakkestart med egg under bakhjulet. Det var ingen diskusjon om øvelsen ble rett utført, enten var egget helt og øvelsen OK, eller ikke.

Oppsummering og premieutdeling foregikk i Sparebanken Buskerud. I ventetiden ble det vist videofilm fra ulike trafikksituasjoner, og det var hengt opp karter over postene i løy-

pa. Disse postene ble gjennomgått av trafikklærerne og svar på spørsmål ble gitt. Det viste seg at mange kjørte feil i rundkjøringen på Strømsø, mens rundkjøringen på Brakerøya gikk bra.

Dette trafikksikkerhetsrallyet ble vunnet av familien Ramcilovic, som fikk en week-end-tur til Göteborg som premie. Premiebordet forøvrig var svært omfangsrikt, og alle fikk en premie med seg hjem.

Erfaringene med dette trafikksikkerhetsrallyet er positive, og kanskje kan man lage et årlig arrangement ut av dette.

Det viste seg at det var en del tekniske feil på bilene, rundkjøring skapte en del trafikale feil, men ellers var det god kvalitet over deltakernes trafikale ferdigheter.

Deltakernes reaksjoner var også svært positive, så kanskje blir det et nytt rally for trafikksikkerhet neste år?



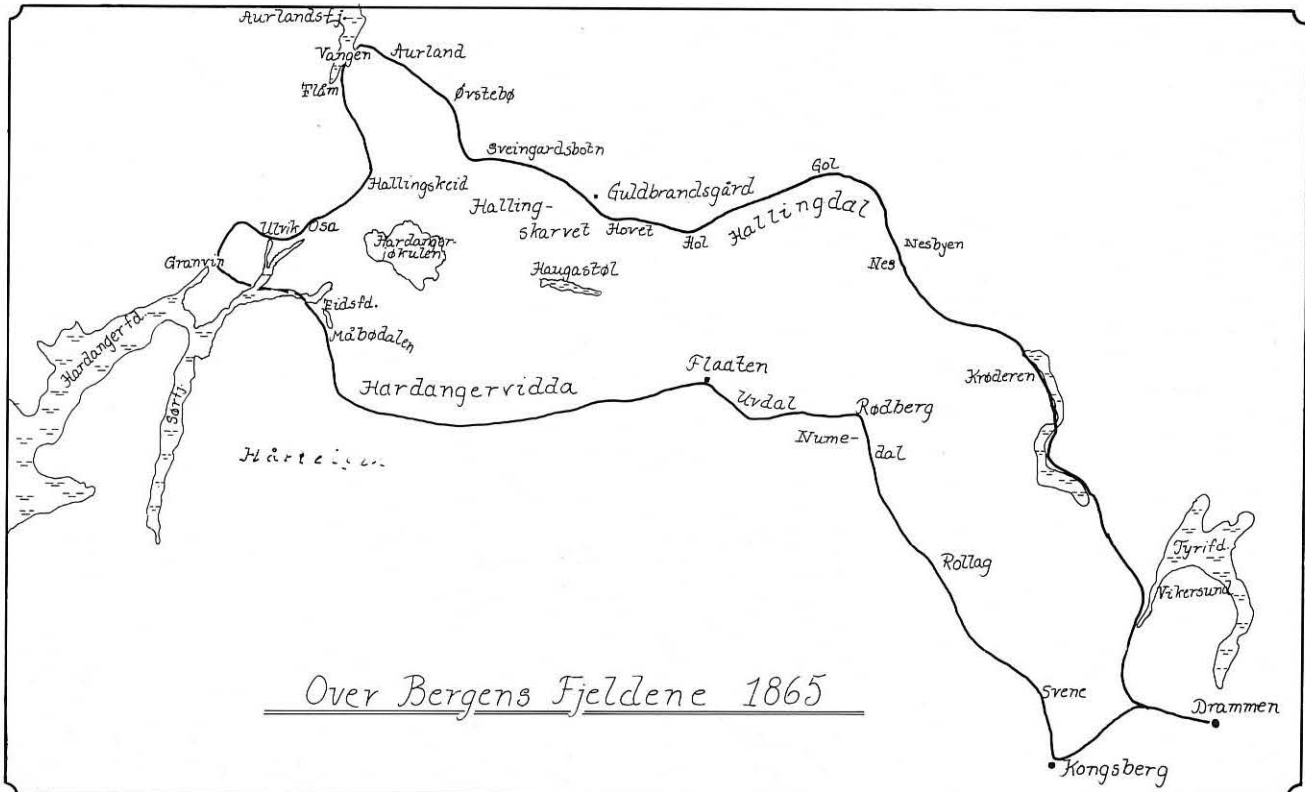
Plankekjøring – denne ferdigheten var en av flere under rallyet.

**Tekst/Foto: Steinar Stenvik**





# EN HISTORISK BEFARING OVER BERGENSFJELDENE



## Av Trygve Willumsen

Før jeg begynner den «historiske befaringen» har jeg lyst til å fortelle at jeg helt fra mine unge dager har vært sterkt betatt av «Bergensfjeldene» eller Hardangervidda. En årsak hertil er bl.a. at jeg alt i 20 årsalderen hadde min første tur på ski tvers over vidda en påske, og senere etter at jeg som veiingeniør har vært ansatt i tre fylker, Hordaland, Telemark og Buskerud som aller er «medeiere» av dette fantastiske fjell- og viddeområde, har hatt anledning til nå i en 50 årsperiode «å befare» eldoradotet sommer som vinter. Fra gammelt av har det gått viktige tverrforbindelser over Hardangervidda. De synlige spor etter ferdselen, slepene, følger de meget gamle ferdselslinjer. De går fra

Numedal og Hallingdal over vidda mot Eidfjord og Sørfjorden i Hardanger. Slepene hadde navn, Søndre og Store Nordmannsslepa, Hardingslepa osv.

Søndre Nordmannsslepa gikk fra gården Kjemhus i Veggli til Ullensvang, Store Nordmannsslepa fra Valsrun i Jonnaldalen, en sidevei fra Uvdal. Nordre Nordmannsslepa i Hol gikk over Ustadelven ved Tufte brua ved Geilo og over vidda forbi Tuvasetter til Eidfjord. Men den mest brukte og minst værharde fjellovergangen mellom Østlandet og Vestlandet var over Filefjell til Lærdal i Sogn. Det var denne ferdselslinje som i nyere tid først ble bygget ut som kjørevei, omkring 1790. Senere ble det bygget kjørevei over Hemsedalsfjellet i 1840-årene. Inntil denne tiden hadde det vært liten fart i systematisk gjennomføring av bygging av landets hovedveier. Men i den andre halvdel av det

18. århundret begynte det å foregå en raskere utvikling, og kommet ut i det 19. århundret hadde datidens tekniske ledere begynt å få et åpent blikk for betydningen av gode landkommunikasjoner og de forsto på forholdsvis kort tid å få befolkningen til å erkjenne den samme oppfatning. Behovet for veier, både lokalt og i landssammenheng vokste nå sterkt. Her i Buskerud viste det seg bl.a. ved at den første såkalte chausse i fylket ble bygget fra Sylling til Fjulsrud og Sundvollen i Hole i 1845 – 50 årene.

Omtrent på denne tid fremkom ønsket om en bedre og kortere veiforbindelse over fjellet til Vestlandet. I denne sammenheng var det daværende amtsingeniør i Buskerud, oberstløytnant Anton Bergh, i 1865 foretok sammen med amtmann Breder en befarings fra Numedal over Hardangervidda til Eidfjord, Granyin, Ulvik og Osa i Hardanger, fra Osa





over Osaskavlen til Flåm og Aurland, og fra Aurlandsvangen gjennom Vassbygda over Geiteryggen til Gulbrandsgård i Hol og videre til Ål. Amtssingenior Berghs beretning om reisen over «Bergensfjeldene i 1865» lyder noe forkortet slik:

I Forbindelse med den almindelige Sommerveibefaring i Buskeruds Amt Aaret 1865 besluttede Amtmand Breder i Følge med Amtssingeniøren, Lieutnt. A. Bergh, foretage en Reise over Bergensfjeldene for at faae et Begreb om mulige nye Veiforbindelser mellom Buskeruds Amt og Bergens Stift.

Passende forsynet med hermetiske Daaser, Kaffe, Sukker, tørt Brød, Vin, Brændevin, smaa Blikkasseroller til at koge i, Kaffekjedel, Bliktallerker, Kopper, Regnklæder, tykke Uldtroier o.s.v. udgik Reisen fra Drammen d.30te Juli ved Middagstid, da man denne Dag kun agtede sig til Kongsberg (500' o.H.).

Kl.5 Morgen d.31te Juli reise man fra denne By i smukt Solskinsveir, ihvorvel Temperaturen var lav, nemlig kun +grader R. Denne Dag gjennemreiste man med tilsagt Skyds hele Numedal saa langt Kjøreveien gaar eller 111/8 Mil til Flaaten i Opdal, hvor man ankom henved Kl.10 Aften.

Paa Foranledning havde Lensmanden i Opdal anmodet et Par Mand, der vare godt kjendte over Fjeldet, om at møde paa Flaaten for at være Førere samt skaffe Heste med Ride- og Kløvsadler.

Efterat Hestene vare opsadlede og opkløvede begynde Fjeldtoure fra Flaaten i smukt, men kaldt Veir, — Marken var rimet inden Solen kom frem, — om Morgenen den 1ste August. Den offentlige Vei forsattes endnu som Ridevei 1/8 Mil til den sidste Gaard Væralsrud omtr. 2320' o.H. Herfra begynner Fjeldveien, som først sænker sig ned til Jondals Bro over Tøldølelven en god 1/8 Mil fra Væralsrud. Fra denne Bro begynner en stærk Stigning op efter Lien under Harenuten, hvorefter man kommer over Trægrændsen og ind paa selve Høifjeldet paa Harenytens nordre Side. Man drog derpaa syd om Kistenuten, over Rime- eller Rimarkollen, sødenom Skarsvandet til Ulvelid Sæter ikke fuldt 2 Mil fra Flaaten. Hertil ankom man efter 6 Timers Marsch med 1 Times Hvil ved



Nystuen paa Filefjeld. Fotoet er hentet fra Den Norske Turistforenings Årbok 1980.

Kistesnar. Det smukke Solveir var imidlertid etterhaanden afløst av Regn og Slud. Etterat være styrket og varmet ved den medhavende Niste, reiste man om Eftermiddagen, da det allerede begynde at mørkne, i stærkt Snefog fra Øst over Høljebrotet til Heijeitlen Fiskerbod ved Lange Vand omtr. 1/2 Mil fra Ulvelid Sæter. Denne Bod tilhører Fiskeren Hans Hansen Nørstebø og Fører Lars Nørstebø eller Grønnebakken. Uagtet Rummet var trangt og Bekvemmelighederne just ikke efter Vane, saa havde man dog hos gamle Hans Fisker en koselig Aften ved en god Peisvarme medens Sneen føg

henover den øde Hardangervidde. Til det gode Indtryk bidrog ikke Lidet den Orden og Renslighed, som Hans Fiskers hele Stel bar Præget af. Om Natten just ikke var fuldt saa behagelig som Aftenen, især efterat Peisvarmen var slukket, saa nød dog de Reisende en ganske god Hvil i Bodens toetagede Seng. Slemmt var det derimod for nogle af Folkene, som af Mangel paa Plads maatte ligge i det ydre Rum, der var uden Dør, og det kun i sine vaade Klæder. Hestene, der havde faaet liden eller ingen Føde, da Marken var bedækket med 3 à 4 Tommer Sne, stode skjælvende rundt Bodden. Baade for at varme disse og sig





selv maatte Folkene flere Gange om Natten ud og jage Dyrene omkring.

Om Morgenen d.2den August var vedvarede Snefoget fremdeles. Dels paa Grund heraf og dels vel ogsaa fordi de havde slidt saa ondt om Natten, var Førerne blevne saa mismodige, at de fandt, at man nok ikke kunde fortsætte Reisen, men gjorde klogest i at vende om. Da Amtmanden («Han ser mig ikke ud til at gjøre Vendereise den Karen», sagde Hans Fisker til Føreren om Amtmanden) med Følge imidlertid ikke vilde indlade sig herpaa, anførte Lars, at Laagen nu var bleven saa stor, at man ikke kunde komme over den. Uden Lokkjendskab var det ikke let at anføre gyldige Argumenter mod en saadan Paastand; men i denne Nød kom gamle Hans Fisker til Hjælp. Han havde siddet rolig og raget i Ilden uden at blande sig i Samtalen; men nå syntes han nok, at Førernes Passiar gik vel vidt. Han bemærkede langsomt og tørt: «Laagen har aldrig været mindre». Hermed var Lars slaaet af Marken, og da han paa samme Tid fik Ordre at sætte Alt istand til Afreise og Veiret havde givet sig noget, gik det nok saa godt.

Tidlig om Morgenen de.3die August fortsattes Reisen over Rødheller fjeldet, hvor der laa en Snefond, samt langs efter Store Nordmandsslæbet til «Stiftsstuen», en Sæter ved Stiftsdelet 1 3/8 Mil fra Hansbod og i Nærheden af Vandskillet mellem Øst- og Vestlandet. Efter en kortere Hvil her reiste man videre til Garatun Sæter, straks Øst for Nybu Sætrene og omkr. 1 Mil fra Stiftsstuen. Paa Garatun Sæter, der var temmelig stor, lys og ren toges Middagshvil. (3300' o.H.). Herfra kan man komme til Eidfjord enden ved at følge det samme Dalføre, hvori man er, hvorved man nedenfor Vøringsfossen maa passere den saakaldte Maabølgald og Maabødalen, eller ved over Algaren at søge ned igjennem Hjelmodalen længere Vest. Man valgte det første Alternativ. Imellem Nybu Sætrene og Maursæt naaer man atter Trægrænsen. Kort efter at man har passeret en brat Lid, bevoxet med Lovtrær, og hvorfra man har en vid Udsigt over Dalen passeres den fossestrygende Leira over en, vistnok for mange Uvante, — (svimlende) Bro uden Rækverk. Fra Garatun og Nybu Sætrene til Maursæt er 1 1/4 Mil. Det var allerede temmelig sent paa Dagen, da man naaede hid, hvorfor den



Hardangervidda – parti fra Nordmannsslepa. Fotoet er hentet fra Den Norske Turistforenings Årbok 1980.

overmaade slemme 3/4 Mil lange Vei til Høl (2120' o.H.) for en stor Del maatte passeres i Mørke.

I Betids om Morgenen d. 3de August, medens Marken endnu var rimet, spadserede man hen til Vøringsfos en kort halv Fjerding fra Høl. En hoi Taage eller Røg fra Dybet betegner i lang Avstand Fossens Beliggenhed. Efterat have passeret nogle Myrer er man med Et ved det store Svælg, hvori Vandet i et Par Sæter styrter ned. Netop paa Svælgets Kant staaer et lidet Birketræ, hvori man kan holde sig, naar man vil helde sig lidt udover den nedentil noget indadgaende Fjeldvæg for at kunne se Faldets Fod og Elven 8 à 900 Fod under sig. Samme Dags Formiddg begav man sig fra Høl paa Veien til Maabøgalden, hvortil omtrent 1/4 mil. Nedover denne overmaade steile Gald stiger man paa Fjeldpynter, gjennem Skorter og Ur ned maaske 1000 Fod eller mere, inden man naaer Dalen under.

Straks under Galden passeres Elven over en Bro ved Gaarden Maabø, og man følger nu dens høire Bred, indtil man længere nede ved Tveitaa Bro, atter føres over paa den venstre. Sidsnævnte Bro er vistnok ogsaa smal og luftig, men dog forsunet med Rækverk. Den venstre Bred følges nu til Eidfjord.

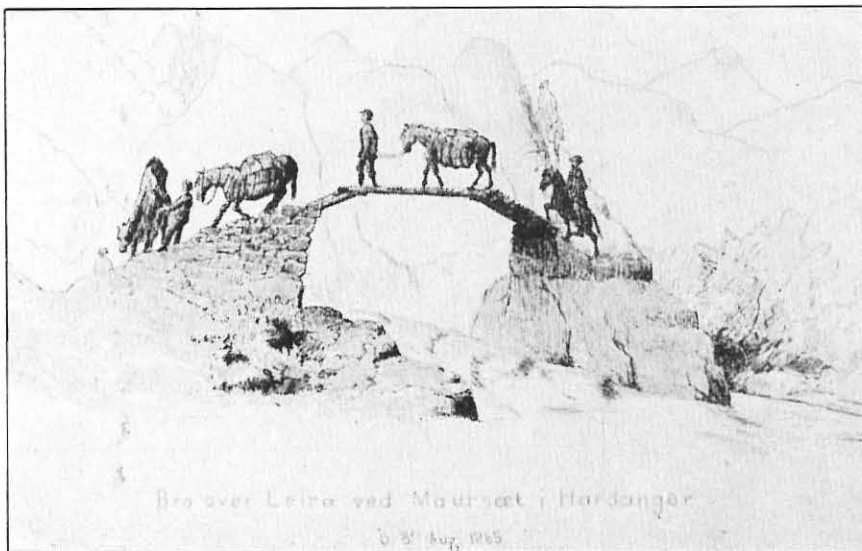
Fra Eidsfjord reiste Bergh til Utne og videre til Granvin, for som han sier «at faae et begreb om veiterrenget mellen Graven og Ulvik». Videre reis-

te han fra Granvin til Ulvik og Osa hvorfra han dro videre gjennom den såkalte Østdal på nordsiden snøfjellet over langs østsiden av Klevelandet over fjellet Primtvaren til Fretheimsdal og fram til Fretheim i Flåm. Etter noen dagers opphold i Aurlandsvangen kjørte man den 15. august derfra til Vassbygdvatnet, tok med båt over dette og fortsatte med ride- og kløvhester forbi fjellgårdene Belle og Sinjarheim. Om vegforbindelsene på denne strekning forteller Bergh: «Rideveien ligger mange steder saaledes at den maa beferdes med stor forsiktighet. Det forhen farligste sted – den saakalte Sinjarheimsgald hvor veien før var lagt på treestykker, indstikende i den næsten lodrette fjeldvæg i stor høide over dalbunden, er dog for et paar aar siden med omtrent 300 Spd. i bekostning bleven det bedste stykke på den hele vei. Af den gamle passage sees nu kun noget jernstenger, fastboltede i fjeldveggen hvilke da tjente til haandtag for de passerende. Det her vel udførte arbeide viser at man med forholdsvis ringe bekostning kunde udrette meget paa vore fjeldrideveie for at lade den vinde betydeligst i transportevne og gjøre den mindre halsbrekkende.

En nærmere undersøgelse maatte utgjøre om vanskelighetene og udgiftene ved anlegget at en kjørevei vilde blive saa store at terrænet for en saadan maa kaldes impraktikabelt.»

Av veien videre oppover til Næsbo finnes følgende beskrivelse: «Hestene maatte passere en omvei over en





En typisk gammel bro. Denne ble bygd over elva Leira ved Maurset i Hardanger.

stor høide, medens der for fodgjengere paa fjældveggen langs vandet er dannet en passage paa et slags konsoller af birkegrene og smaa birkestammer indstukne i fjældets sprekker paa lignende maade som det formentlig var gjort i Sinjarheimsgalden. Denne vei, paa hvilken det tillige maatte klatres op efter en temmelig lang stige, passerede nogle av folkene, medens Amtmanden med følge foretrak at benytte et slags baad eller pram, som fandtes for at komme over Næsbø-vandet. Men da det blæste og det skrøbelige fartøi var sterkt ladet, saa at vandet slog over rælingen, er det ikke godt at sige enten farten langs fjældveggen eller den over vandet var den sikreste».

Etter å ha overnattet på Østerbø,

fortsattes derfra den 16. august gjennom Steinbergdalen over Geiteryggen fram til Sveingardsbotter over Strandefjorden med båt og med kløvhest til Guldbrendsgaard i Hol, hvor kjøreveien begynte. De følgende dager fortsattes gjennom Hallingdal og Krødsherad og kom til Drammen etter 3 ukers fravær. Omkring 60 år etter denne befaringen, i 1920 årene, ble hovedveien over Hardangervidda ferdigbygget mellom Maurset og Haugastøl, og i 1936 var også strekningen mellom Haugastøl og Ustaset ferdig, og veiforbindelsen mellom Hardanger og Hallingdal var knyttet. I 1974 ble veien Hol – Aurland åpnet, og som fullt utbygget blir helårsvei og ferjefri veiforbindelse mellom Østlandet og Bergenshalvøya.

## Ekstraarbeid er tillatt, men visse bestemmelser gjelder

Jeg vil her gi en orientering om de regler som gjelder for de av vegvesenets ansatte som ønsker å inneha ekstraarbeid/bistilling. Dette fordi en herværende avis i et referat fra en rettsak mot et større entreprenørfirma i fylket har kommet med antydninger om at en ansatt i vegvesenet, som takk for hjelp han har gitt til firmaet, har mottatt en feriereise til syden. Heldigvis har de undersøkelser vi

har foretatt i sakens anledning, brakt på det rene at det i dette tilfellet er et ordinært ekstraarbeid som er utført for firmaet – ekstraarbeid som ikke har noe tilknytning til vegvesenets virksomhet, ei heller til Buskerud fylke. Men oppslaget i avisen viser at vegvesenets ansatte er svært utsatt for kritikk, og det er derfor grunn til at vi går varsomt frem og sørger for at lover og regler overholdes når vi vil

påta oss ekstraarbeid i fritiden.

Utgangspunktet er at en arbeidstaker har rett til å ta ekstraarbeid for en annen arbeidsgiver i sin fritid når fritidsarbeidet *ikke* medfører en så hard belastning at det går utover arbeidstakerens arbeid i hovedstillingen. Adgangen til å ta fritidsarbeid generelt kan imidlertid være begrenset av særskilt avtale, tariffavtale, reglement eller lovbestemmelse.

For vegvesenets vedkommende vil utgangspunktet være fellesbestemmelsenes § 12. Der heter det at arbeidstakere ikke må inneha bistillinger eller bierverv som kan hemme eller sinke deres ordinære arbeid med mindre særskilt pålegg eller tillatelse foreligger. Forøvrig kan nevnes at arbeid i offentlig eller private bistillinger eller verv (herunder medlemskap i styrer, råd, utvalg, kommisjoner o.l.) skal i størst mulig utstrekning utføres utenfor den fastsatte arbeidstid i hovedstillingen. Forbruker- og administrasjonsdepartementet kan samtykke i en annen ordning hvor det vanskelig kan la seg gjøre å utføre arbeid på en effektiv måte utenfor kontortiden eller hvor almene hensyn tilsier det. Arbeidet i hovedstillingen skal da i alminnelighet tas igjen utenfor den fastsatte arbeidstid og uten at det i tilfelle kan beregnes ekstra godtgjørelse.

### Hans-Jan Håkonsen

Som vi ser ovenfor er retten til ekstraarbeid sterkt beskåret for en offentlig tjenestemann. Bistillinger hvor vedkommende tjenestemann må ta standpunkt til saker som han selv eller eventuelt hans overordnede senere skal ta standpunkt til. I slike tilfelle må det antas at vedkommende vil kunne handle i strid med sin lojalitetsplikt overfor Staten.

Som konklusjon på hva jeg har nevnt ovenfor kan vi si at ingen tjenestemann i vegvesenet må påta seg ekstraarbeid eller bistilling som bringer vedkommende i strid med de bestemmelser som er gjengitt ovenfor. Særlig gjelder dette ved ekstraarbeid for private firmaer og lignende som vegvesenet har som forretningsforbindelse. Dersom noen skulle være i tvil om et fremtidig ekstraarbeid skulle komme i strid med disse regler, bør vedkommende drøfte saken med nærmeste overordnede før noe arbeidsforhold avtales.





# Slik blir den nye veg- og biltilsynsstasjonen på Ringerike

Planleggingen med den nye stasjonen har pågått for fullt den siste tiden og forprosjektet fra konsulentene forelå i november.

Verneombud, arbeidsgruppe og styringsgruppe har gått igjennom forprosjektet, og når dette leses er forhåpentligvis forprosjektet godkjent, slik at den oppsatte fremdriftsplan kan følges.

Det foreløpige kostnadsoverslag viser at den totale kostnad medregnet tomt og utvendige arbeider ligger på 22 mill 1985-kroner. Dette er svært nære det første overslaget som er gjort i forbindelse med romprogrammet. I disse kostnadene på 22 mill.

kroner er brakkeleir og saltlager ikke regnet med.

Fordeling mellom vegstasjon og biltilsynsstasjon er nesten like med henholdsvis 11,5 mill. og 10,5 mill. kroner.

De virkelige kostnadene får man først når anbudene er kommet inn, og det skal etter planen være i september 1984.

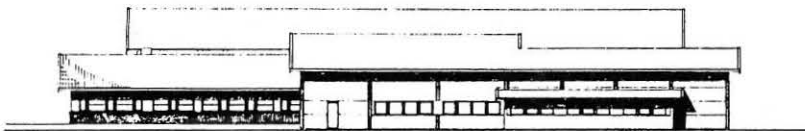
Entreprisen blir delt mellom en for grunnarbeidene og en for det resterende. Dette også for å spare tid og for å kunne foreta gravearbeidene på en gunstigere årstid for slikt. Denne grunnentreprisen skal starte opp 1. august 1984.

Avlevering er beregnet til omkring 1. november 1984.

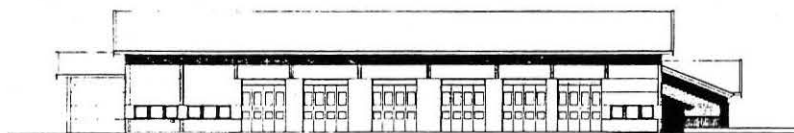
Det som til nå har skapt mest diskusjon er valg av takkonstruksjon. Ledelsen gikk imot flate tak som vi har hatt meget dårlige erfaringer med på grunn av lekkasjer og store omkostninger til reparasjon. Det som ble valgt var mønet tak med takvinkel på 22 grader for alle bygg.

Et annet problem som dukket opp var plasseringen av transformatoren som opprinnelig var planlagt i kjelleretasjen. Denne blir nå etter ønske fra Ringerike E-verk på enden av kontorbygget i første etasje.

Av Arve Aaby



VEST



ØST



NORD



SØR

**Hallingkastet 1983:**

# Buskerud nest best atter en gang

**Det begynner å bli pinlig, ikke Hallingkastet for all del, men at oldisene fra Buskerud nok en gang skulle klare å kjempe seg fram til en finaleplass. Selv om det virker som det er gått automatikk i det, er det like sikkert at Buskerud blir en god nummer to. Dette skjedde altså i år igjen. Og som om ikke det skulle være nok, vår ærede finalemotstander var nok en gang våre gode venner fra Telemark.**

Men før vi kom så langt hadde mye skjedd på Gol. Tidlig fredag ankom de føreste busslastene med treningsstinne håndballspillere av begge kjønn. Og etterhvert som dagen skred fram ankom alle sammen, fra Finnmark i nord til Vest-Agder i sør, og til slutt var nærmere 300 vegvesenere igjen klare til nye dyster. Første kamp ble blåst i gang presis kl. 14.00, og så gikk det kast i kast fram til kl. 20.30.

Om vår egen deltakelse må sies at det var med bange anelser enkelte trakk i håndballutstyr igjen. Nærmere 12 måneders fravær fra lærkula er så menn ingen spøk. Men for oss fra Buskerud virker det som det er med håndball som med sykling, har du først lært deg det, glemmer du det aldri. En annen skål er kondisjonen, det er jo grenser for hvor lenge en kan leve på gamle minner.

Men tilbake til vår første kamp som forøvrig gikk mot våre naboer i Vestfold, den utartet seg for vår del uten større dramatik. Med en rutinert lagleder på sidelinja loset han sine gutter fram til en sikker seier. 12-8.

Neste kamp skulle gå mot Vegdirektoratet. Etter ryktene å dømme skulle det ikke bli noe særlig å hente for oss her. Innøvdte frikast og hardtskytende trafikkeksperter hadde tatt mål av seg til å nå langt i år. Men gamle ringrever fra Buskerud er ikke så lette å lure, det har andre enn Vegdirektoratet fått erfare tidligere. Da kampen var over hadde vi klart å lage 5 mål mer enn direktoratet. Behersket stemning innen laget, semifinalerplass var igjen et faktum.

All konsentrasjon kunne nå rettes mot aftenens sosiale samvær, noe som er en ikke uvesentlig del av dette arrangementet. Om den delen er det egentlig ikke så mye å skrive hjem om,

bortsett fra at alle moret seg selv og hverandre. Forbrødringen og forsøstringen var igjen et faktum, glemt var svette og ukvemsord på håndballbanen, alle var venner og vel forlikt. Akkurat slik skal det være. Og det var det lørdag morgen også.

Halv ni startet første kamp igjen, men våre gutter hadde tida fram til klokka ett å lade opp på. For skikkelig oppladning måtte til dersom vi skulle lykkes i å slå semifinalerstanden fra Sør-Trøndelag. Tilsvarende kamp forrige år og mot samme lag satt friskt i minne. Den gang ble det stor dramatik og straffer måtte til før Buskerud var klare for finalen. Med finaleplassmuligheter for øyet gikk våre gutter friskt til verks. Fra selve kampen er egentlig ikke mer å berette enn at vi også denne gang var be-

dre, selv om vi vant bare 9-7. Dermed var vi atter en gang i finalen. Spillerne på laget var nok like overrasket over det som det entusiastiske publikumet. Kampen om den andre finaleplassen gikk mellom Telemark og Akershus, og her vant Telemark med solide 13-9.

Men også jentene var selvsagt i aksjon, selv om det heller ikke i år var med noe lag fra oss. Det skulle etterhvert vise seg at det ble Telemark og Vegdirektoratet som skulle kjempe om å få smykke seg med tittelen Hallingkastmester 1983.

Finalekampen ble til tider svært velspilt og dramatisk, og til slutt viste det seg at Telemarksjentene nok en gang var de beste idet de vant med 5-3. Det skulle være unødvendig å fortelle at gleden var enorm da seieren var et faktum.

Som tidligere nevnt hadde Buskerud igjen klart det ingen hadde trodd på forhånd, nemlig spille seg fram til en finaleplass. Kampen fikk en heller dramatisk åpning sett fra vår side, idet Telemark ganske raskt gikk opp til 7-1 ledelse. Da fryktet mange det aller verste. Men gammel rutine kombinert med full konsentrasjon satte en effektiv stopper for den utviklingen. Sakte men sikkert ble for-

---

*Tekst/foto: Willy Bakken*

---



*Telemarks begge lag var i år best under Hallingkastet. Her er det herrelaget som får vel fortjente hyllest.*





spranget kappet inn, og ved full tid var stillingen uavgjort. Det var sydlandsk stemning på tribunen, her fikk publikum virkelig valuta for inngangspengene. Ekstraomgangene ble ikke noe mindre dramatiske, lagene fulgte hverandre som skygger. Om det var mangel på kondisjon som til slutt gjorde utslaget skal være usagt, men ved full tid viste protokollene at Telemark hadde to mål mer enn oss. Dermed var saken avgjort. Buskerud var igjen blitt nest best og Telemark hadde sikret seg seier i både dame- og herreklassen. Sterkt gjort av alle tre. Sportslig må turneringen få karakter som en av de bedre. Det var stor innsats fra alle lag, og forbruket av tape og plaster var enormt. Til tider kunne en lure på om det var mumier, bankranere eller håndballspillere som var i aksjon i hallen. Ekstra beklagelig var det at et par av utøverne fikk skader som gikk ut over tennene. Da var det godt at det skulle bli suppe å få senere på kvelden.

Under siste del av arrangementet, banketten, var stemningen som vanlig på topp, og forsamlingen ble stadig minnet på hvem som var best på Gol i år.

Tradisjonen tro fant også premieutdelingen sted under banketten. Den ble denne gang forrettet av en ikke ukjent Hallingkastdeltaker ved navn Arne Solhaug. Han ble assistert av vår egen adm. sjef Hans-Jan Håkonsen. Om det var vegsjefens erfaring fra fjorårets premieutdeling der

det vanket klemmer fra håndballspillere med skjegg som gjorde at de to nevnte herrer stilte med sine respektive vites ikke. Et hyggelig innslag var det ihvertfall, og damene delte ut både premier, diplomer og klemmer på en profesjonell måte.

I tillegg til Telemarks to vinnerlag ble nok et lag hedret denne gang. Det var for første gang satt opp en pokal til det mest «Fair-spillende» lag, og det var dommerne som hadde fått i oppdrag å utpeke det. Og som det snilleste laget under hele turneringen ble damelaget fra Vestfold utropt.

Både stor pokal og rungende applaus ble belønningen for det.

Etter banketten var det full rulle på dansegulvet som vanlig. Noe utførlig referat fra denne delen av arrangementet finner skriveren ingen grunn til å komme med. Alle som måtte lure på hva som foregikk kan jo selv delta neste år, for et Hallingkast må egentlig oppleves. Sikkert er det ihvertfall at samtlige hadde det svært moro, og ingen pådro seg gule kort i løpet av kvelden. Det må betegnes som svært bra når 300 aktører er i sving samtidig....



Vegdirektoratets damekor avbildet under ur-oppførelsen på Gol. Påsegskjønnere hevdet at det var en meget god stemmesammensetning.

## Urpremiere av Vegdirektoratets damekor

Vegdirektoratets damelag gjorde det skarpt under årets Hallingkast, som vanlig, er vi fristet til å påstå.

Selv om det ble tap for Telemark i finalen, ble ingen hengehuer av den grunn. Under banketten viste de samme jentene at de kan spille på flere strenger. En selvkomponert sang ble fremført til stor jubel fra forsamlingen.

En ide til andre lag for senere turneringer?

### HALLINGKASTET 1983

#### FAVORITTENES INNTOGSMARSJ

(Mel.: Hu, hei, kor er det vel friskt og lett)

*Her kommer vi som vant gull ifjor,  
i det faste Hallingkastet.*

*Og viskal stå på i samme spor,  
i det faste Hallingkastet.*

*Du store verden, se for et syn:*

*Her kommer jentene fra Hølsfyr-by'n!*

*Ja, vi har trent til det store mål:*

*Til det faste Hallingkastet.*

*Kjenn: Høyrearmen er hard som stål,  
til det faste Hallingkastet.*

*Her skal bli samspill av beste sort,  
-at vi vil vinne, ser du ganske fort,  
i det faste Hallingkastet.*

*Vi er en stålsatt og lystig gjeng,  
i det faste Hallingkastet.*

*«NÅSKAL VISLÅ DEM!»*

*- er vårt refreng,*

*i det faste Hallingkastet.*

*Direktoratsjentene:- Kom, kom an,*

*nå har vi sannelig fått blod på tann!*

*I det faste Hallingkastet.*

*Så gikk det likevel rett i dass,*

*i det faste Hallingkastet,*

*av Telemark ble vi satt på plass,*

*i det faste Hallingkastet*

*nå tar vi samling med lystig sang:*

*Det blir nok bedre lykke neste gang!!*

*-I det faste Hallingkastet.*



# AKSJON PUBLIKUM

Samtlige ansatte skulle nå være klar over den pågående aksjonen som bl.a. gjelder vår etat, nemlig «Aksjon Publikum». Gjennom brev og eget temahefte er hver enkelt blitt informert om hva dette går ut på. Vegkontoret er blitt bedt om å utarbeide og sette iverk en konkret handlingsplan.

**POU-gruppen som har behandlet våre ulike kontaktpunkter med publikum har fremmet forslag til ulike tiltak som bør iverksettes.**

I første fase av aksjonen går naturlig nok de aller fleste av disse på forhold inne på vegkontoret, men vi antar at enkelte av forslagene også kan benyttes ved f.eks. biltilsynsstasjonene og vegstasjonene.

Noe forenklet kan handlingsplanen skisseres slik:

## Telefontjeneste/Resepsjon

Det vil bli utarbeidet en oversikt over hvem som gjør hva på vegkontoret. Dette kan gjøre det enklere å få tak i rette person med en gang.

## Meldeplikten

Det å ha oversikt over hvor folk befinner seg er svært viktig, særlig for sentralbordet.

Det er nå anskaffet ny fraværstavle som på en enkel måte forteller hvor den enkelte er. Samtidig er meldeplikten og bruken av fraværstavla blitt innskjerpet.

## Instruks sentralbord

Det utarbeides en instruks for sentralbordet. Denne vil særlig være til nytte når relativt uøvede betjener dette.

## Person søker/Callinganlegg

For lettere å få tak i personer som er ute fra sitt eget kontor, vil også de som ikke har eget callingapparat få tildelt eget callingsignal.

## Post/Arkiv

For å unngå at saker blir liggende unødige lenge før det blir besvart, vil saksbehandlingsreglene bli innskjerpet.

## Fakturabehandling

Alle bestillinger, skal så langt det er praktisk mulig, heretter bekreftes ved bruk av rekvisisjon.

## Rasteplasser og forsøpling

Dette er et velkjent fenomen. For om mulig å bedre på dette forholdet, vil det for kommende sommersesong bli laget skilt som oppfordrer publikum til å holde det i orden.

## Søknader om avkjørsel

Før en avgjørelse om søknad for avkjørsel foreligger, skal det nå foretas befaring sammen med søker.

## Igangsetting av nye anlegg

Før anleggsstart skal det holdes orienteringsmøte der samtlige som skal jobbe på anlegget skal være med.

## Biltilsynsstasjonene og publikum

Det vil bli gjennomført en undersøkelse om hvordan publikum oppfatter et besøk ved en stasjon.



Willy Bakken

# TRAFIKKOPPLÆRING

## Steinar Stenvik

Skoledirektøren i Buskerud samlet i september ca. 30 veiledere, prosjektledere og kontaktlærere fra grunnskolen til 3 dagers kurs i trafikkopplæring på Nesbyen.

Kurset hadde som mål:

- å styrke holdningen til trafikkikkerhet og trafikkopplæring.
- å gi kunnskaper om trafikk og trafikkikkerhet.
- å gi metodisk veiledning og informasjon om materiell
- å knytte kontakt mellom skoleverket og ressurspersoner som kan bistå med arbeidet i kommunene og på den enkelte skole.
- å gi mest mulig konkret opplegg for det videre arbeidet i kommunen og ved skolen.

Sentrale forelesere på kurset var Georg Wathne fra Trygg Trafikk og Bjørn Dietrich. Av lokale forelesere forøvrig var Erik Grundstrøm fra Drammen Politikammer og Steinar Stenvik.

Av emner som ble tatt opp på kurset, fikk trafikkikkerhetsarbeidet i Buskerud en bred plass, både på det helt lokale plan og hva de mange ulike etater sentralt i fylket stiller med.

Gjennom gruppearbeid for deltakerne ble det skissert og utarbeidet en del opplegg for bruk i trafikkopplæringen i skolene.

Alle gruppene hadde et felles problem: Hvor skal lærerne finne stoff, materiell og fagpersoner som er aktuelle og kan gjøre trafikkopplæringen realistisk og ha god overføringsverdi til elevenes daglige trafikkproblemer. Både vegkontoret med sine mange avdelinger og Biltilsynet med sine lokale stasjoner var med på ønskelisten over samarbeidspartnere for skoleverkets trafikkopplæring.

Vi fra vegkontoret hadde lånt med oss Vegdirektoratets «bilbeltekrasjmodell» som gir en overraskende og tildels sjokkerende opplevelse, tilsvarende en kollisjon i ca. 10 km/t. Alle deltakerne måtte prøve seg, og reaksjonen var enstemmig: «Heretter bruker alle i min bil bilbelte».

Oppsummering etter 3 dager med trafikk ble et lite hefte med tips og forslag til undervisningsopplegg. Så vil det etter hvert vise om kursdeltakerne fortsetter sine trafikale aktiviteter, og i hvilken grad vegkontoret blir invitert av lærere rundt om i fylket til å delta i aktivt holdningsskapende trafikkikkerhetsarbeid.





# PÅ GOL SMELLER DET FORTSATT

Det driftige nystartede bedriftsskytterlaget i Hallingdal har igjen arrangert skytterstevne.

Det var høststevnet 1983 som gikk av stabelen den 3. september. Deltagerantallet var også denne gangen bra, men styret håper at interessen vil bli stigende.

Resultatlisten viser følgende:

## Herreklassen

1 Anders Øvrebo	285
2 Asbjørn Hov	285
3 Roar Halbjørnhus	284
4 Oddbjørn Bergene	284
5 Erling Lio	276
6 Gerhardt Syversen	276
7 Oskar Loen	273
8 Edvind Flesvik	273
9 Knut Stavn	270
10 Arne Storskar	266
11 Engebret Turhus	261
12 Harry Granli	260
13 Lars Haugen	259
14 Arne Bråten	257
15 Reinhardt Granli	251
16 Edvadt Rolid	251
17 Kjell Haga	250
18 Arne Kruhaug	247
19 Alf Reiersgård	236
20 Sigurd Granli	214
21 Bjarne Bentehaugen	202

## Dameklassen

1 Gunn Reidun Hov	275
2 Frøydis Granli	268
3 Magda Øvreby	259
4 Eva Stavn	258
5 Bjørg Hov	258
6 Magnhild Lio	250
7 May T. Storeskar	246
8 Olaug G. Granli	234
9 Nelly Reiersgård	229
10 Ingeborg Bergene	217
11 Ingrid Granli	192

## Klasse 16-18 år

1 Knut Ole Halbjørnhus	287
2 Odd Egil Stavn	269
3 May Britt Turhus	220

## Klasse 12-16 år

1 Alf Egil Hov	283
2 Hans Olav Loen	259
3 Lars Erik Rolid	240
4 Wenche Halbjørnhus	218
5 Marit Storskar	208
6 Brit J. Haugen	208
7 Kjell Lio	196
8 Mona Bergene	143
9 Odd Jarle Turhus	136
10 Hildegunn Bergene	130

## Klasse under 12 år

1 Henning Kruhaug	274
2 Jørgen Flesvik	253
3 Kjetil Haga	246
4 Tone Haugen	234
5 Hilde Storeskar	229
6 Åse Berit Lio	177
7 Olav Bergene	154



Siste skudd er avfyrt, og vi venter på den avgjørende anvisningen.

## Lag

Maskinavd. område 5	
Asbjørn Hov	285
Erling Lio	276
Arne Storeskar	266
Sum	827
Anleggsavd. område 5	
Gerhardt Syvertsen	276
Edvind Flesvik	273
Kjell Haga	250
Sum	799

Foto: Arne Kruhaug



Vinner av herreklassen ble Anders Øvrebo, og i dameklassen Gunn Reidun Hov.



Glade klassevinnere. Fra venstre: Henning Kruhaug, Alf Egi Hov og Knut Ole Halbjørnhus.



## **Bemanningen ved vegkontoret: Reduksjon på 11 stillinger innen 1989 — dette skal skje ved naturlig avgang**

**Hans-Jan Håkonsen**

De fleste av oss har sikkert en eller annen gang det siste halve året stiftet bekjentskap med begrepene personal- og bemanningsplanlegging.

For ansatte i driften er dette ikke noe nytt, idet den reviderte særavtalen mellom Vegdirektoratet og Norsk arbeidsmannsforbund inneholder et pålegg til vegkontorene om i samråd med de respektive hovedtillitsmennsutvalg — å foreta en vurdering av det fremtidige arbeidskraftsbehov i vegarbeiderdriften, både totalt og innenfor den enkeltes stillingsgruppe i forbindelse med den årlige stillingsbudsjettering og i forbindelse med langtidsbudsjetteringen.

I administrasjonen derimot er dette ikke gjort tidligere. Bakgrunnen for dette nå er blitt aktuelt for alle grupper innen etaten, finner vi blant annet i Hovedavtalens pkt. 4.4. Dernest — og ikke minst — vil det i en periode med stadig knappere ressurser, være behov for en streng prioritering innen alle områder. Personalplanlegging vil være et godt hjelpemiddel for den prioritering som må foretas innen avdelinger og funksjoner.

### **Hva er så personalplanlegging?**

Noe upresist kan vi si at målsettingen for all personalplanlegging er å få: Riktig person på rett plass til rett tid.

En samlet personalplan består av følgende del-elementer:

- Fastsettelse av kvalifikasjonskrav
- Rekrutteringsplan
- Opplæringsplan
- Bemanningsplan

Det arbeid vi konsentrerer oss om nå innen området for personalplanlegging, er å utarbeide bemanningsplaner. Bemanningsplan er en delplan, som gir en summarisk oversikt over arbeidskraftsbehovet for et bestemt tidsrom. Arbeidet med en bemanningsplan fokuserer således sammenhengen mellom de oppgaver som skal utnyttes og dimensjoneringen av personalet. Dette gjøres gjennom et omfattende analysearbeid, og det må derfor utføres tre typer analyser i denne forbindelse. Disse analyser er:

- Oppgaveanalyse
- Tilstandsanalyse
- Personalanalyse

En oppgaveanalyse går ut på å klargjøre mål og oppgaver i fremtiden. Disse opplysninger finnes hovedsakelig i langtidsplan og budsjett-

forslag.

Tilstandsanalyse er en vurdering om det arbeides, og arbeides riktig med de mål som er fastsatt. Her vil opplysningene hovedsaklig kunne finnes i POU-arbeidet og langtidsplan.

Personalanalyse er en beskrivelse av personalsituasjonen og utviklingstrekk når det gjelder personalet.

Vårt arbeid med bemanningsplanlegging kan vi således si, går ut på å bruke data om mål og oppgaver, fremskaffet i forbindelse med langtidsplan og budsjett. At vi baserer oss på tilstandsanalyser som er foretatt i POU-prosjekter og langtidsplanarbeid, men utarbeider personalanalyser slik som beskrevet i Hovedavtalen. På bakgrunn av dette lager vi sluttstabeller og foreslår nødvendige tiltak.

### **Hva ligger til grunn for bemanningsplanlegging innen administrasjonen?**

De rammebetingelser som ligger til grunn for vårt arbeid med bemanningsplaner, er gitt som retningslinjer fra Vegdirektoratet og signaler fra departement og Storting i forbindelse med budsjettbehandlingen. Forutsetningene må sies å være gitt som generelle retningslinjer, som må tilpasses situasjonen for vårt fylke.

I retningslinjene for revisjon av langtidsplanen, er det angitt som en planforutsetning at det totale administrasjonsbudsjett skal reduseres med 1% pr. år, og at denne reduksjonen skal tas over lønnsposten. Dette igjen tilsvarer en jevn reduksjon av gjeldende stillingstall, slik at tallet i 1989 skal være 7% lavere enn i 1983. Hvorvidt en slik reduksjon kan gjennomføres uten å få alvorlige følger for vitale funksjoner, må avklares under planleggingsprosessen.

Det er videre en forutsetning at Biltilsynet skal være med i plangrunnlaget for reduksjonen, men at selve gjennomføringen skal skje eksklusiv Biltilsynet. Det vil med andre ord si at reduksjonen på vegkontoret blir ca. 10% eller 11 stillinger. Jeg vil her presisere at stillingsreduksjonen skal skje ved naturlig avgang. Det vil således ikke bli aktuelt å foreta oppsigelser som følge av den innskrenkning i antall stillinger det her legges opp til. En jevn reduksjon i antall stillinger forutsetter at reduksjonen tas der det oppstår ledige stillingshemler. Dette vil i en overgangsperiode kunne skape problemer for enkelte funksjoner, noe som igjen må rettes på ved senere omgjøring av andre stillingskategorier. Jeg regner også med at enkelte nøkkelstillinger ikke kan inndras, dersom de blir ledige. Det vil således være nødvendig å praktisere en tilnærmet ansettelsesstopp for vegkontoret med mulighet til å vurdere stillingene konkret etterhvert som det blir ledighet.

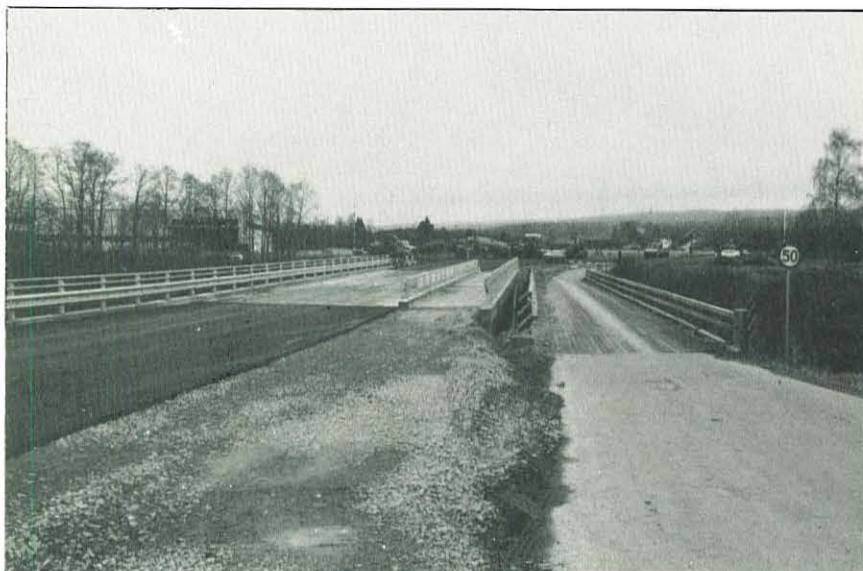
Det er en forutsetning at planen skal revideres i forbindelse med det årlige budsjettarbeid, og jeg håper at vi i løpet av det kommende år vil kunne få til en diskusjon som gjør at den neste planen blir enda bedre enn den vi har idag.





# BRUBYGGGEÅRET 1983

## ARNE KRUGHAUG



Langebru bru ble åpnet i begynnelsen av november måned. Gamlebrua, til høyre, ble revet kort etter. Foto: W. Bakken

I forbindelse med oppsummering på anleggssektoren, synes det i år som tidligere år riktig å komme med et eget avsnitt om bruarbeidene.

Mange nye eller ombyggede bruer er satt under trafikk i år, og for at alle skal få den fulle oversikt lister vi opp:

Hagen bru o. rv. 7, Torpo, (F 242), egedrift .....	1.100.000
Stupa jernb.bru o.gangvei Nesbyen, (F 213), egedrift .....	350.000
Sokna bru o. jernb., ny overbygning, (F 178), egedrift.....	125.000
Sokna gangbru o. jernb., (F 178), egedrift .....	350.000
Langebru, Hokksund, (F 51), entreprise.....	2.900.000
Norefjord bru m. tilst. veg, (F 116), entreprise .....	7.500.000
Grini bru o. jernb., Røyken, (F 10), entreprise.....	2.800.000
Darbu jernb.bru, Fiskum, (F 72), entreprise .....	1.200.000
Hverven bru o. ny E 68, Hønefoss, egedrift.....	2.500.000
Folefoss bru over driftsveg, ny E 68 Hønefoss, egedrift .....	900.000
Storelva bru, ny E68 Hønefoss, entreprise.....	11.350.000
Sum	Ca. kr. 31.000.000

Av dette er ca. 25,0 mill. kr. gått ut i år, (et par av prosjektene startet opp i 1982), så det fremgår jo at betydelige summer legges ned også på dette området.

Forøvrig kan det være interessant å se nærmere på et par av de ovenfornevnte arbeidene, og vi starter da med Langebru:

### Langebru bru.

Langebru bru tilhører Fv. 67, og krysser Vestfosselva i Hokksund, like ved Haug kirke. Den gamle brua, bygget i 1934, har de seneste årene skrantet temmelig mye, og en grundig undersøkelse sist vinter resulterte i nedsatt akseltrykk fra Bk 10 til 10 tonn totalbelastning. Pæleåkene, som er av tre

i likhet med det meste av brua ellers, var så dårlige at noen gambling med sikkerheten lenger ikke var aktuell.

Et møte i februar, hvor industriinteresserte i området deltok sammen med kommune og vegvesen, fikk snøballen til å starte rulling, og hektisk prosjektering av ny bru ble igangsatt. Siv.ing. Olaf Abel Engh A.S i samarbeide med Veglaboratoriet og vårt eget kjære kontor gjorde sitt ytterste for at saken skulle få en rask og lykkelig utgang. Mange løsninger ble vurdert, billig skal det jo helst også være. Det er dårlig grunn (selvfølgelig) i området, og kommunale ledninger og rør ligger som et ormebol på begge sider av elva.

Og hva kom så ut av det hele? Jo, en ettspenns bru med spennvidde 35 m, fundamentert på spunkasser med et lite betonglandkar oppå. Litt mer interessant blir det når vi nevner at bjelkene er av betong (type NIB), og veier bortimot 40 tonn hver. Så store NIB-bjelker har aldri vært produsert for, så litt spennende var det jo. Videre nevner vi at fundamentering på spunkasser også er nytt i brusammenheng i Norge, så da er jo grunnlaget lagt for å skryte litt igjen.

Rask forklart er en spunkasse i dette tilfellet bestående av 11 m lang stålsput som er rammet ned i bakken som en kasse, ytre mål ca. 4,5×10,5 m. Ca. 700 kvm. spunt gikk med, og som lokk på kassa ble det støpt en betongplate som opplegg for bjelkene. Gevinsten ved å bruke denne metoden ligger i at pæling kan sløyfes, og det er av den grunn en meget rask byggemåte. Dessuten har det i dette tilfelle vært avgjørende at Vegdirektoratet, både på bru- og lab-siden var svært interessert i å forsøke metoden. Og som vanlig står jo Buskerud først i køen når nye ting skal forsøkes!

Allerede før ferien var jobben ute på anbud, og 7 anbud varierte i pris fra 1,95 til 2,52 mill. kr. Ing. Thor Furuholmen A.S var billigst, og hadde dessuten også kortest byggetid. 10. november ble trafikken satt på, så da er vel akseltrykkproblemet her igjen under kontroll noen år framover. Forøvrig så er hele anlegget inklusiv tilstøtende veg, nytt kryss mot E76 samt nødvendig omlegging av kabler og rør beregnet å koste snaut 3 mill. kr., og siden «det verste» allerede er gjort synes det som dette skal holde også!



### Folefoss bru, E68 Hønefoss.

Denne lille saken, som er en ganske alminnelig bru over en driftsveg nedenfor Ringerike sykehus, er også først i sitt slag her til lands. Den er nemlig bygget med landkar av armert jord, hvilket vil si at man i praksis har byttet ut det tradisjonelle landkartet av armert betong med betongsåle, med et system oppbygget av prefabrikerte «betongbyggeklosser» som er forankret innover i vegfyllingene med strekkbånd av stål. Høres jo enkelt ut, og enkelt er det da forsåvidt også. Den absolutt billigste løsning var det kanhende ikke i dette spesielle tilfellet, men siden man må ofre noe på nyhetens alter, fant vi det riktig å satse på et såpass lite prosjekt i denne omgang. Veglaboratoriet har også vært med og fulgt opp arbeidet, og forhåpentligvis vil metoden la seg utvikle og bruke videre på andre og større arbeider hvor man, dersom de rette forutsetninger er til stede, absolutt bør ha mulighet til å spare verdifulle skattekroner.

### Storelva bru, ny E68, Hønefoss

Dette er den største brua vi har satt under trafikk i det siste. Den er 186 m lang, og totalt på ca. 1750 kvm. Den er i 6 spenn, og det er benyttet betongbjelker av type NIB. Pris ca 11 mill. kr, og entreprenør var ing. F. Selmer A.S.

### Norefjord bru, Nore

Denne erstatter den gamle hengebrua over Norefjorden ved Hvaale, og ble åpnet i august i år. Brua er hele 164 m lang, totalt ca. 1250 kvm., og også denne er i 6 spenn med NIB-bjelker som bærende konstruksjon. Entreprenører her var ing. Thor Furuholmen A.S, som gjorde unna hele arbeidet på snaut 11 mndr., eller to mndr. raskere enn forutsatt i kontrakten. Brua ble også svært rimelig, i det byggesummen på ca. 7,5 mill. kr. og så innbefatter bygging av ca. 300 m ny tilstøtende veg, samt riving og fjerning av den gamle hengebrua.

### Neste år.

Til slutt kan vi ta med noen ord om hva som står på programmet for 1984:

Først ute er Vangen bru over Lya elv, den siste av bruene som inngår i den nye omkjøringsvegen forbi Torpo sentrum. Denne skal bygges i egen regi, og vil bli påbegynt før jul i år.



Arbeidet med ombyggingen av Mørkvann bru er så vidt startet opp. Ny bru vil stå ferdig 1984/85.  
Foto: W. Bakken

Deretter kommer Fjordingen jernbanebru i Mjondalen, denne fører jernbanen over den fremtidige forbindelsen mellom rv. 283 og den nye E76, og skal bygges i egen regi med start til våren. Senere på året regner vi så med at den nye Mjondalsbrua vil bli satt bort på anbud.

På Kongsberg starter bygginga av den omtalte «brua under brua» på nyåret en gang, og dessuten står ny Flotaker bru (rv. 8, Lampeland) på programmet for første halvår.

Til slutt tar vi så med at Mørkvann bru, rv. 165 i Hurum, står foran sin utskiftning i siste del av 1984.

Blant de tidsskrifter som vegvesenet abonnerer på er Lov og Rett forholdsvis lite lest her, men inneholder ofte stoff av interesse for oss. Jeg vil trekke fram en diskusjon som har foregått i tidsskriftet om hensiktmessigheten av vår særnorske praksis med ubetinget fengselsstraff for kjøring

## JURISTENS SPALTE

Av Tore Strand

# Promille og straff

med lavpromille, og refererer her fra en større artikkel av professor Andenæs i Lov og Rett nr. 7 1983.

I Norge blir det årlig idømt omtrent like mange ubetingede fengselsstraffer for promillekjøring som for alle andre forbrytelser og forseelser til sammen. Vi har i dag ca 80 000 men-

nesker som har sonet fengselstraff for promillekjøring, og hvert år kommer det til ca. 5000. Denne straffemåte kan ikke, forsåvidt angår lavpromillekjørerne, forsvares ut fra den avskrekkende virkning av straffen.

I Sverige, hvor omfanget av promillekjøring vel er omtrent som i Norge,



bruker man normalt bot opp til en promille på 1,5, også i tilbakefallstilfelle. Nåværende justisminister har foreslått en ytterligere reduksjon i bruken av fengselstraff, slik at fengsel heller ikke brukes i tilfeller over 1,5 med mindre det dreier seg om tilbakefall eller føreren - rent bortsett fra alkoholpåvirkningen - har kjørt uaktsomt. I Sverige er det omtrent 40 prosent av promillekjørerne som får ubetinget fengsel, og det absolutte antall fengselsdommer er betydelig mindre enn i Norge, til tross for at både folke- og biltallet er mer enn dobbelt så stort som i Norge.

I Finland har rattfylleri alltid vært et stort problem. Før 1977 brukte man her strenge straffer som virkemiddel. I 1963 het det i en håndbok som ble utgitt for dommere bl. a. følgende: «I hendene på en beruset person er en motorvogn på offentlig vei minst like farlig som et usikret gevær i hendene på en guttunge». I en berømt nyttårstale fra 1. januar 1967 gikk president Kekkonen inn for en betydelig skjerpelse av straffenivået. Straffeutmålingen var streng, gjerne fengsel i 3-6 måneder. I reformarbeidet i 1970-årene var det imidlertid et annet syn som slo igjennom. Den nye lovgivningen i 1977 førte straffebestemmelsene over til straffeloven, og innførte sonndring mellom vanlig rattfylleri og grovt rattfylleri. Grensen er normalt ved 1,5 promille, men farlig kjøring kan unntaksvis bedømmes som grovt rattfylleri. Det ble åpnet adgang til rutinemessige kontroller hvor utåndingsprøve blir tatt uten krav om at det skal foreligge mistanke om påvirkning. Slike kontroller er gjennomført i økende omfang. Straffene blir vesentlig formildet og differensiert etter påvirkningens grad. For vanlig rattfylleri (0,5 - 1,5 promille) ble bøter anbefalt som normalstraff, stigende med promillens størrelse. For første gangs grovt rattfylleri ble det anbefalt en normal straff på betinget fengsel i 1 - 3 måneder, og ubetinget bot.

En grunntanke i den nye lovgivningen var å legge større vekt på kontroll og oppdagelsesrisiko enn på straffens størrelse, gradere straffen etter overtredelsens grovhet, og å redusere bruken av fengsel.

Reformen fikk dramatiske virkninger, og i 1980 var det bare 12 prosent av alle promilledømte som fikk ubetinget fengsel.

Utviklingen i Finland etter reformen i 1977 har vært gunstig, det kan sies at det har vært en minskning i den totale rattfyllerikriminalitet, og den har fått en mindre alvorlig karakter.

Ved tyveri og andre vinningsforbrytelser har man ofte ikke andre reaksjonsmidler enn fengsel - bot kan den skyldige ofte ikke betale, og betingede dommer kan man bare bruke i begrenset utstrekning. Promillekjøring står i en annen stilling, her teller tap av førerkort mer for mange enn en kort fengselstraff. De fleste bilførere vil også kunne betale en bot.

Andenæs påpeker at etter at fengsel for momsgjeld nå er blitt avskaffet, er straffeutmålingen overfor lavpromillekjørere det verste eksempel på misbruk av fengselstraffen hos oss. Han finner det vanskelig å nå fram med kunnskapen om hvor sterkt vår praksis er i utakt med utviklingen i andre land. Apell til enkle slagord og

til uviljen mot forandring av det tiltvante synes å ha større gjennomslagskraft.

Den Norske Advokatforeningen har henstillet til Regjeringen om å ta opp vår lovgivning og praksis på dette området til revisjon. Da sterke krefter motsetter seg enhver oppmykning, foreligger det etter Andenæs' mening politisk handlingslammelse på dette felt. I Finland lyktes det etter en modningsprosess på noen få år å få gjennomslag for en ny og mer rasjonell løsning, til tross for de sterke følelser som knytter seg til spørsmålet i det politiske miljø. Skulle det være aldeles umulig at noe liknende skjedde også i vårt land? spør Andenæs til avslutning.

For egen del avslutter jeg med å ønske leserne ubetinget god jul, og julebordsfeiring uten avskrekkende virkning.

## Brakke måtte ta telling



Foto: W. Bakken.

Vegvesenets tellebrakke ved Dahlerovergangen på rv. 283 er ufrivillig kommet inn på ulykkesstatistikken.

Denne brakka har gjennom flere år stått i vegkanten og telleapparatet har registrert bilene som har passert. Men plutselig en natt var det slutt. En bil i stor fart klarte det mesterstykket å treffe brakka nøyaktig på midten.

Resultatet var at den ble flyttet 3-4 meter vekk fra sin opprinnelige plass. Med stort hull i veggen og inventar hulter til bulter fungerte ikke lenger elektronikken slik den burde. Brakka er nå blitt det vi kaller forbrukt, og nytt avansert telleutstyr har tatt over. Men nå ikke lenger inne i noen brakke.





## Leserinnelegg:

# DRIFTSFORMER - PRIVATISERING

Hovedtillitsmann Skarstad og Hilmar Ødegården har i siste nummer av Brobyggeren tilsvar til mitt innlegg i nr 2/83 i forbindelse med Skarstads uttalelser til Fremtiden tidligere i år. Innleggene viser at vi er enige om mangt, men at vi blant annet er uenige om utgangspunktet for diskusjonen – påstanden om økt privatisering av vegvesenet i Buskerud. I mitt innlegg forsøkte jeg å påvise at det ikke hadde vært noen økt privatisering hos oss. Likevel kommer påstanden igjen i Ødegårdens innlegg og senere har Arbeidsmannsforbundets tillitsmannsmøte vedtatt en uttalelse til støtte for hovedtillitsmannens utspill angående ledelsens holdning til driftsformer og økt privatisering av etaten. Den økende privatisering av etaten er tydeligvis en myte i Arbeidsmannsforbundet som det skal mer enn statistiske fakta til for å avlive. Myten kan holdes liv i ved å bli gjentatt i Fremtiden, men den blir ikke riktigere av det. Jeg gjentar nå for tredje gang: Sysselsettingsstatistikken for vegarbeidsdriften i Buskerud viser at egenandelen i sysselsettingen fra 1978 til 1982 økte fra 65 til 71 %. Med økt privatisering forstår jeg at det er en økende andel av vegvesenets arbeid som utføres av innleid arbeidskraft. Hos oss er det det motsatte som har funnet sted. Skarstad sier i sitt siste innlegg at jeg ikke må ta kritikken mot ledelsen personlig fordi han kritiserer systemet og ikke personer. Men kritikk av systemet må ledelsen ta til seg fordi det er ledelsen som er ansvarlig for systemet. Jeg ser derfor gjerne at han konkretiserer sin systemkritikk nærmere og likeledes at han foreslår forbedringer. Ledelsen bør imidlertid ikke generelt gjøres ansvarlige for enkeltepisodes i driften som strider mot systemet eller de retningslinjer som gjelder. Ødegårdens forsøk på kritikk av ledelsen på grunnlag av ubekreftede påstander om en episode er feilplassert.

Ødegården spør seg: Hva og hvem består vegetaten av? Er tjeneste-

mennene i driften en del av etaten? Jeg har vanskelig for å tro at noen ansatte i utedriften er i tvil om det. I hvert fall føler jeg at det er et sterkt etatsengasjement blant driftens folk, og at dette også fører til den helhjertede innsats og det gode samarbeid som vi jevnt over har på arbeidsplassene rundt om i fylket. Ødegården sier at han som tillitsmann er opptatt av at etaten skal være en trygg og god arbeidsplass for så mange som mulig, men da er han ikke helt på linje med ledelsen. Ledelsen mener at etaten skal være en trygg og god arbeidsplass for dem som arbeider der. Men i prinsippet ser vi en arbeidsplass i etaten og en privat innleid arbeidsplass som likeverdige, og det skulle være et utgangspunkt som Ødegården kunne akseptere. I arbeidet for å bedre sine arbeidsvilkår må tjenestemannsorganisasjonene vente å møte motstand fra ledelsen når de ønsker forbedringer som fører til økede utgifter for driften.

Også i Staten er det ledelsens plikt å holde kostnadene nede og ikke å gå ut over avtaler. Men heller ikke dette skulle være noen grunn for Ødegården til å føle seg utenfor etaten, for knapt noen organisasjon har maktet å gi sine medlemmer så relativt gode arbeidsbetingelser som Arbeidsmannsforbundet.

Til slutt kommer Ødegården inn på spørsmål om medvirkning fra ar-

beidstakernes side. Gjennom avtalen om medbestemmelse har arbeidstakerne fått en utvidet rett til forhandlinger, drøftinger og informasjon. I det vesentlige mener jeg at vi lever opp til intensjonene i avtalen. Men på enkelte områder kan det være vanskelig å finne frem til praktiske løsninger på hvorledes medbestemmelsen skal skje. Et eksempel på dette er nyanskaffelse av maskiner. Dette er en drøftingssak som etter avtalen skal tas opp med de tillitsvalgte. Fra vegkontorets side har imidlertid oppfatningen vært at den ordning vi har hatt med direkte konsultasjoner mellom ledelsen på forskjellige nivåer og forerene av maskinene er en bedre løsning enn drøftinger med tillitsmennene. På denne måten får vi trukket sakkunnskapen mer direkte med i avgjørelsesprosessen og konsultasjonene som ofte går frem og tilbake over lengre tid blir enklere å gjennomføre. Jeg går imidlertid ut fra at Ødegården tenker på tilfeller der ledelsen ikke har oppfylt sin informasjonsplikt etter avtalen. Slikt kan skje ved misforståelser og forglemmelser i kampens hete, men vi er interessert i å bli gjort oppmerksom på slike tilfeller, og vi lover å forsøke å gjøre det bedre neste gang.

Gerhard Hjelbak  
Driftssjef





**Leserinnlegg:****Tillitsmennene i driften:****Minneord:**

# Massiv støtte til hovedtillitsmannen

Samtlige tillitsmenn for tjenestemenn i driften ved Buskerud vegvesen var samlet til møte torsdag 6. oktober.

Følgende uttalelser som også er behandlet i klubbene, ble enstemmig vedtatt av de tillitsvalgte.

Med bakgrunn i driftssjef Hjelbaks leserinnlegg i Brobyggeren, «Hovedtillitsmannen for eller imot etaten» og pressemeldingen undertegnet av tillitsmenn fra andre organisasjoner i Buskerud vegvesen, vil tjenestemennene i driften uttale følgende.

Hovedtillitsmannen har vår fulle støtte for sitt utspill angående ledelsens holdning til driftsformer og økt privatisering av etaten.

Debatten omkring driftsformene er ikke av ny dato, men problemet med privatisering er ytterligere forsterket i den samme tid.

Sett fra tjenestemennene i driftens synspunkt har det også blitt vanskeligere for oss å nå fram med argumentene mot denne utvikling.

Derfor har hovedtillitsmannen vår fulle støtte til å sette offentlighetens lys på problemet.

Vi stiller oss noe uforstående til pressemeldingene fra de andre organisasjonene i vegvesenet.

Selv om disse yrkesgruppene blir mindre berørt av privatiseringen når det gjelder tap av faste arbeidsplasser, mener vi daglig å kunne konstatere at de også innenfor disse yrkesgruppene er misnøye med driftsformer og økt privatisering av etaten.

Ut fra dette må det være berettiget å spørre om tillitsmennene som står bak pressemeldingen har full støtte fra medlemmene i sin rosenrøde fremstilling av forholdene i vegvesenet.

Tjenestemennene i driften ønsker å føre en åpen debatt omkring det vi oppfatter som en trussel for arbeidsplassene våre.

Vi ser derfor heller ingen hensikt i at vi utad skal gi uttrykk for at alt er såre vel.

Vi håper derfor at både vegvesenets ledelse og andre organisasjoner vil være med på å legge forholdene til rette for en åpen meningsutveksling mellom de forskjellige yrkesgruppene både når det gjelder denne spesielle saken og mer generelt.

## Rettelse i Leserinnlegg

I forrige nr hadde vi et leserinnlegg under overskriften «Hvem er med eller mot hvem?».

Beklageligvis hadde et ord falt ut i innlegget.

Avsnittet det gjelder skal derfor lyde: «I den senere tid har det kommet frem ting, blant annet gjennom dagspressen, som tyder på at grupper som tjenestemennene i driften skal «balanseres» opp imot bruker helt andre, og mindre seriøse metoder for å sikre seg oppdrag for etaten».

Redaktøren beklager missen.

## TAKK

I forbindelse med min 50-årsdag vil jeg takke for all den oppmerksomhet som ble vist meg.

Harry Granbakken

Jeg vil på denne måten få takke for den oppmerksomheten som ble vist meg da jeg gikk av som pensjonist.

Oskar Olsen.

## SIGURD GRANLI

Reparatør ved Gol vegstasjon, Sigurd Granli gikk brått bort i arbeid tirsdag 13. september, 54 år gammel.

Meldingen om Sigurds bråe bortgang, kom som et sjokk på oss alle. Det heile virket så utrolig. Han møtte på arbeid om morgon, tilsynelatende frisk og opplagt, som nokon av oss andre, ivrig på å koma igang med dagens gjøremål. Så skulle ikke dette vare dagen ut.

Sigurd likte å gå i fjellet, og nett opp eit slikt oppdrag vart hans siste arbeidsdag. Han begynte i vegvesenet 1. februar 1966, og hadde for den tid, blant annet arbeidet for Oslo lysverker ved kraftutbyggingen i 13 år.

Sigurd var omgjengelig og samarbeidsvillig, og tok gjerne eit tak, anten det var tidlig eller seint. I sitt varierende arbeid i etaten, vann han seg mange venner både i og utenfor arbeide.

Størst er sorgen, savnet hos den nærmeste familie, men me i verkstedet føler også savnet etter Sigurds altfor tidlige og bråe bortgang.

Vi sitter att med mange minner, og vil minnest deg som ein god arbeidskamerat.

Me lyser fred over hans minne.

Olav Skredderberget

## ARNE JAHR

En av våre ansatte i vedlikeholdet, Arne Jahr, er gått bort, nær 53 år gammel.

Da vegvesenet overtok en del kommunale vegger i 1963, var Arne en av dem som samtidig gikk over fra kommunen til Statens vegvesen. Han har siden arbeidet i vedlikeholdsområde 7, først som vegvokter og siden som spesialarbeider.

Alle som kom i kontakt med Arne måtte like ham. Han var et godt eksempel på hvordan vi mennesker bør være, alltid like blid og omgjengelig, og hadde aldri et vondt ord å si om noen.

Vi lyser fred over hans minne.

Hans Tveiten



# KRYSSORD

		DYR			G.NAVN	LAND		PRON.			PLAGG		GLAN	TIDSRØM	TREFFE
	TABBE									KINOPPEG					BEGIER
SKLI		ART.						F.NAVN					MYD-RK		
MASSE				LIGG	DYR		IR			ELEV	KRYPD.				
VAREHUS		GRUS	INSR				VEG			ORG.	SAR				
LURF			AL				MAGI	UTTRYKK				DALTE			FORK.
IRR			FOTB.		YHTE					OPPTAR	FARGE				
FYR	TALL	EGLE				KANT				JORTE					FRENTER
PRON.		ORG	KLUT		GREKE			TID							
	<b>P</b>				BUTIKK					VEKT		HARD			
ULAFE	TRE	STRO		YHTE		SARK									JAKT
	MOR	PAR		ETIKK		HINKER					LJØKEL				UTROP
			BOK	DAHPE				TOLIKE	ELVEM.			HEUL			
ORDNE						PÅ KUA	MYNT			SMI		AUR			
HA	DESS.	FUGL	PLANTE		MORO				YETS		MAT				
												NEST			

PREMIER: 3, 2 og 1 lodd i Pengelotteriet.

Kryssordoppgaven er laget av Anne-Berit Somy

Innsendt av: .....

Adresse: .....

Løsningen må være vegkontoret ihende innen 15. februar 1984.