



Brobyggeren

Organ for Buskerud vegvesen

Nr. 1 - April 1984 - 14. årgang





INNHold:

Side:

2. Friksjonsmåler ved trafikkulykker
3. EDB i vegvesenet
4. Studietur i England
5. Oppsynsmenn på kurs
6. Ny sjef ved traff.seksjonen
7. Fagfolk på glattisen
8. Aksjon kjørellys
10. Reisebrev fra Nederland
12. Ny radiostasjon
14. Kontaktmøte
16. Byggeprosjekter i år
17. Stilkonkurranse
18. Hydraulisk pigg
18. Maskindriften
20. Oppsynsmannskonferansen
20. Råd og utvalg
22. Tegnemaskin
23. Personalialia
23. Kryssordløsning
23. Innleie av lastebiler

Utgitt av:

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

Redaktør:

Willy Bakken

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Arne Kruhaug
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstoen

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:

Jernbaneundergangen på E-76 ved Hokksund.
Foto: Steinar Stenvik

Friksjonsmåler tas i bruk ved enkelte trafikkulykker

Av Einar Ottesen

I forbindelse med at det nok en gang er konstatert at vi lever i et land med både snø og is deler av året, er det nå satt i gang et prosjekt i regi av Vegdirektoratet som har fått benevnelsen «Vedlikeholdsprosjektet». Deler av dette prosjektet har deltagere fra Buskerud, og denne gruppen skal spesielt rette søkelyset mot bruk av piggekk/kjettinger, strøing med sand/salt og foreta undersøkelser av friksjon på ulike typer vinterføre.

I forbindelse med trafikkulykker vil det nå bli forsøkt å få klarlagt hvor glatt vegen egentlig var.

Ulykkesrapportene som kommer inn til vegkontoret har også tidligere omtalt hvordan vegbanen var, men i realiteten har det vært avgjørende hva slags fottøy rapportskriveren hadde på seg da føreforholdene ble beskrevet. Som en forsøksordning vil nå samtlige tjenestemenn ved lensmannskontorene i Hole, Lier og Røyken få montert friksjonsmålere i sine biler.

Denne typen friksjonsmåler som skal brukes er meget enkel, og består av en pendel som er innebygd i ei klokke. En skala på klokka viser hvor stor friksjonen er, jo større utslag pendelen viser desto større er bremseeffekten. Det er selvsagt avgjørende hvor gode vinterdekk bilene er utstyrt med, men politietatens folk kjører vanligvis med skikkelige dekk, slik at sammenligningsgrunnlaget skulle bli noenlunde likt.

Ved en trafikkulykke der politiet blir tilkalt, vil undersøkelsen av hvor glatt vegen var, bli gjort ved at bilen med friksjonsmåler passerer ulykkespunktet med en fart på 40 km/t. Bilen skal rulle fritt, så blokkeres hjulene i en kort periode, og utslaget på friksjonsmåleren noteres og resultatet avmerkes i ulykkesrapporten.

Vi vil på denne måten få en mer ensartet beskrivelse av glattheten på vegen, og slipper å lure på om rapportskriveren hadde lakksko eller snowjogg på beina. Vi håper å komme i gang med dette forsøket allerede inneværende vinter, slik at dette blir innkjøringsperioden. Neste års erfaringer vil forhåpentligvis kunne gi oss et grunnlag for å komme med en del betraktninger ved trafikkulykker og forholdet glatt veg.

Hensikten med dette prosjektet er ikke at vi i vegvesenet skal få informa-

sjoner som gjør oss i stand til «å lage» sommerføre året rundt.

Som nevnt innledningsvis lever vi i et land som innebærer at vi må kjøre på glatte veger deler av året.

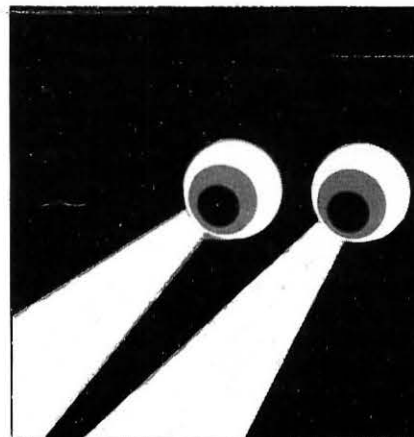
Dette er et faktum som dessverre alt for mange bilførere synes å neglisjere. Ulykkesstatistikkene taler her sitt tydelige språk.

Derimot håper vi at dette prøveprosjektet kan skaffe oss bedre opplysninger om trafikkulykkene, og så får tiden vise om dette kan gi oss grunnlag for å sette i verk nye tiltak som kan være med på å redusere antall ulykker.

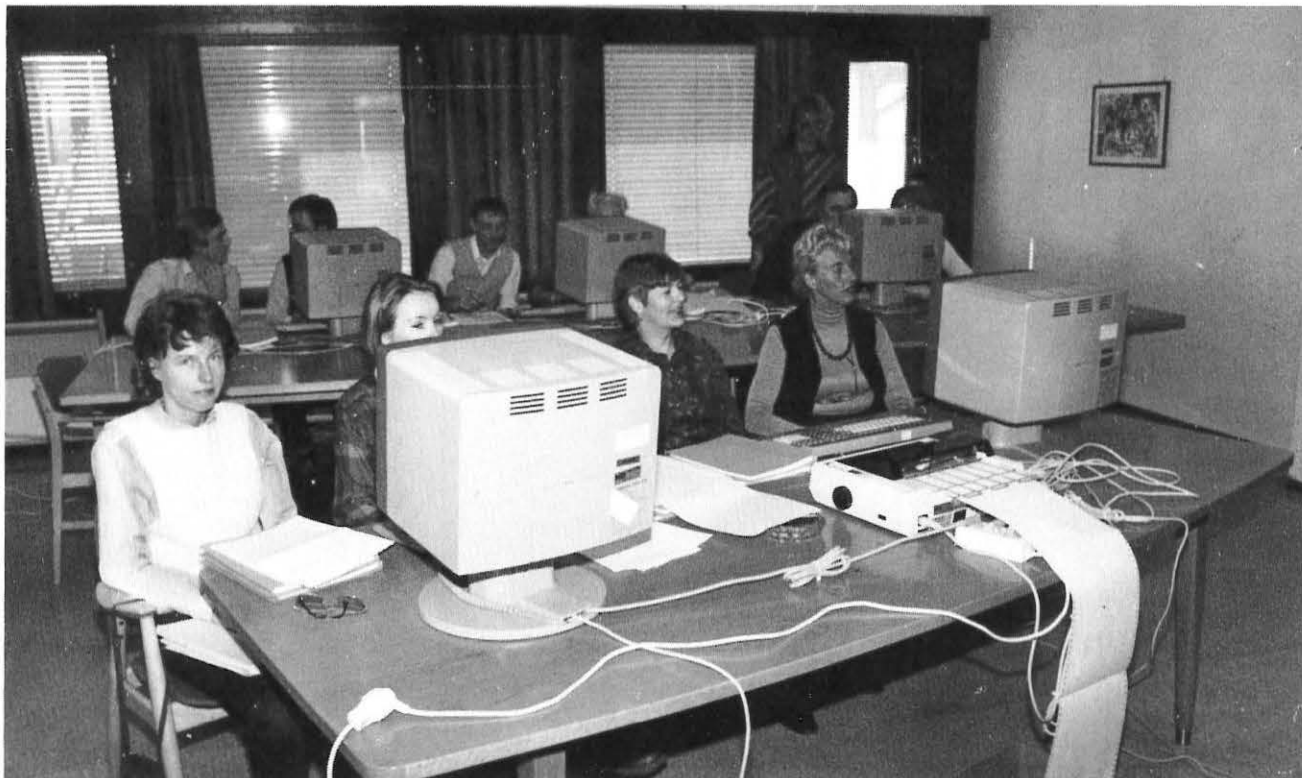
Selv om vi legger forholdene best mulig tilrette for trafikantene er det tross alt den enkelte bilfører som i første rekke må vedvirke til at ulykker ikke inntreffer.

Når enkelte trafikanter kjører som om det er sommerføre på norske vinterveger, må ulykker skje.

Det å kjøre etter forholdene er ei lekse fra kjøreopplæringen som de fleste av oss har lett for å glemme.



STADIG FLER LÆRER EDB



Som kjent, blant annet fra tidligere omtale i Brobyggen, er det installert datamaskin på Vegkontoret. Datamaskinen åpner nye muligheter både på teknisk og administrativ side. En av disse mulighetene er å ta i bruk tekstbehandlingssystemet i maskinen til rasjonalisering og effektivisering av skrivearbeidet. Dette er allerede godt igang og en stor del av brevene som sendes fra Vegkontoret skrives ved hjelp av tekstbehandlingssystemet.

Tekstbehandling er imidlertid ikke bare brevskrivning. Det sirkulerer mye papir med skrevne ord blant oss, og det meste er maskinskrevet enten direkte eller etter konsept fra saksbehandlere. Tekstbehandlingssystemet i datamaskinen har store muligheter for redigering og bearbeiding av tekst. Systemet kan derfor være et godt hjelpemiddel for den enkelte saksbehandler til å framstille sine notater, oversikter, referater og lignende på en rask og lett leselig form. Med litt øvelse kan man bli like rask til å skrive et dokument direkte på en skjermterminal som på konseptark. Når dokumentet er skrevet på skjer-

men tar det kort tid å få det skrevet ut på en av datamaskinens skrivere. På denne måten kan dokumentet være ferdig maskinskrevet samtidig med at konseptet etter tradisjonell måte skulle leveres til skrivepersonalet til maskinskriving. Tekstbehandlingssystemet brukt av saksbehandlere avlaster skrivepersonellet ved kontoret. Den har til sine tider vært overbelastet. Samtidig letter systemet den delen av skrivearbeidet som fortsatt utføres av skrivepersonalet.

For å kunne nytte seg av tekstbehandlingssystemet må man, som med alt som er nytt og ukjent, lære det først. På vegkontoret gjennomføres

denne opplæringen internt. Noen «pionerer» har ved opplæring hos maskinleverandøren og ved selvstudium tilegnet seg elementær kjennskap til systemet. Deretter fører de sine kunnskaper videre til andre som er interessert i å lære tekstbehandling. Samtidig får de med seg litt om de mest elementære trekkene som man må kunne for å bruke datamaskinen generelt. Til nå har 74 ansatte ved vegkontoret gjennomgått denne opplæringen, og det er meningen at alle som er interessert skal få tilbud om kurs. Kursene gjennomføres over 12 timer fordelt på 4 dager. Forutsetningen for at så mange kan få tilbud om opplæring i tekstbehandling er at kursene kan holdes internt. Det ville blitt for kostbart å sende så mange på kurs hos maskinleverandøren.

På bildet ser vi ei av kursgruppene ivrig opptatt med teksbehandling. Et av kontorets konferanserom er for anledningen innredet som egnet «klasserom».

**Instruktør og artikkelforfatter: Knut E. Skogen.
Hjelpeinstruktør: Mette Skaret.
Foto: W. Bakken**



RUNDT OG RUNDT I ENGLAND



I februar 1983 lyste Vegdirektoratet ut stipendiemidler på i alt kr. 250.000 for ansatte i vegvesenet. Stipendiemidlene skulle benyttes til studiebesøk i inn- eller utland for å øke kompetansen innen ett eller flere fagområder.

S.O. Pettersen og jeg har hatt inntrykk av at rundkjøringer vil bli mer og mer brukt i landet vårt. I de siste årene er det bygget noen i Drammensområdet og flere er i anmarsj. For å øke kunnskapene våre på dette feltet bestemte vi oss for å søke om midler til en studietur til England. England ble valgt fordi en der gjennom lengre tid har vunnet erfaringer ved bruk av rundkjøringer.

I midten av juni, fikk vi, noe overraskende, beskjed om at søknaden var innvilget med kr. 6.500,- til hver av oss. Det fulgte en periode med mer detaljert planlegging av turen der vi hadde kontakt med vegdirektoratet og TRRL (Transport and Road Research Laboratory in England). Vi bestemte oss for en ukes opphold i England med hovedbase i London.

Søndag 18. september forlot vi Fornebu med kurs for London. Flyreisen

tok ca. 2 timer. I London leide vi bil. Dette var nødvendig både for å ha en fleksibel framkomstmåte og for å kunne prøve de engelske rundkjøringene i praktisk bruk.

I tillegg til studier innen London tok vi en lengre tur nord-vestover til Wales for å se rundkjøringer også i andre regioner av England. På denne langturen overnattet vi i Bath, en koselig by ved elva Avon. Bath blir populært kalt Englands Venezia.

Vi kom innom flere forskjellige typer rundkjøringer på turene våre.

Alt fra store rundkjøringer til kombinasjoner av mini-rundkjøringer (satelitt-rundkjøringer) var å finne. Rundkjøringer ble brukt som kryss både i trange bygater og ute på de større motorveiene. Vi konsentrerte oss om de såkalte små rundkjøringene som vel er mest aktuelle hos oss i dag. Vi tok en god del bilder av denne typen rundkjøring.

Vi hadde avtalt et besøk hos TRRL som ligger i Bracknell, en forstad et stykke utenfor London sentrum. Vi fikk der et interessant møte med representanter fra dette statlige forsknings-laboratoriet. Vi ble fortalt litt om den historiske bakgrunn for og utviklingen av rundkjøringer i England. Innføring av rundkjøringer hadde generelt bedret trafikksikkerheten i vegkryssene vesentlig. Alvorlige ulykker forekom svært sjelden. Føkjørsreglene hadde vært viktige for kapasiteten i rundkjøringene. Tidligere var det vikeplikt for kjøretøyene i rundkjøringen. Dette førte til store problemer når trafikkmengden var stor (i ett tilfelle var det beregnet en nødvendig omkrets på 2 km for å unngå «blokkering» av trafikken). Innføring av vikeplikt på armene inn til rundkjøringene hadde bedret kapasiteten vesentlig og «blokkering» var nå et sjeldent fenomen. Reduksjon av øyas diameter hadde også bedret kapasiteten noe, men dette skjedde på bekostning av trafikksikkerheten. Ved TRRL hadde de bl.a.

**Arne Tovslid
Svein Ove Pettersen**

utviklet et EDB-program som beregnet kapasiteten og forventet ulykkesfrekvens i ulike rundkjøringer. I løpet av kort tid vil dette programmet også kunne ta med i beregningen eventuelle kryssende fotgjengere.

Vi opplevde rundkjøringene i England som svært fleksible elementer i trafikksystemet. Det var sjelden langt mellom hver rundkjøring. Dersom vi hadde kjørt feil eller av annen grunn ønsket å snu var det svært enkelt og hensiktsmessig å benytte neste rundkjøring til denne kjøreoperasjonen. Generelt skal det sies at englenderne var svært hensynsfulle og tålmodige ved kjøring i rundkjøring, noe som sikkert bidro til de gode resultatene der. Vi hadde f.eks. aldri problemer med å skifte beliggenhet i rundkjøringen nå vi skulle ut av kryssen.

Det ble noen interessante men hektiske dager i England! I tillegg til det faglige utbyttet fikk vi også tid til «shopping», «sight-seeing» og underholdning. Bl.a. var vi innom Windsor-safaripark, og vi fikk se Danmark slå England i fotball på Webley stadion.

Oppsynsmenn på prøvekurs

Av Oskar Gjestemoen

I «Innstillingen om opplæring av oppsynsmenn i vegvesenet» 1978 framstår «Forvaltning og Administrasjon» som et av de fem hovedemnene hvor man ønsker et opplæringstilbud for oppsynet.

Prøvekurs i «Forvaltning og Administrasjon» ble i tiden 5. - 7. og 19. - 21. mars avholdt på Lifjell Turisthotell, Bø i Telemark.

Kurset ble avholdt som et regionalt kurs, der det møtte 5 representanter fra fylkene Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud.

Fra Buskerud deltok Ole Resell, Reidar Stavn, Per Bjerkeli, Georg Steinmoen og Oskar Gjestemoen.

Første delen av kurset tok for seg emnene «Lover og Forskrifter» og der ble følgende gjennomgått: Veglov, lov om forurensning, lov om motorferdesel i utmark, forvaltningsloven, offentlighetsloven, grunnloven,

delingslov, signallov, erstatningskrav, vassdragslov og grannelov. Retningslinjer og instruksjoner ble også gjennomgått.

I tida mellom de to samlingene, skulle kursdeltagerne løse en del hjemmeoppgaver.

Andre delen av kurset tok for seg emner som vegtrafikkloven, publikumsbehandling og vegplanlegging etter bygningslov og veglov.

Kurset var lagt opp med forelesninger og meget gruppearbeide.

Etter at hver kursdeltager ved kursets slutt, leverte inn sine vurderingsskjema, vil prøvekurset bli vurdert av den nedsatte arbeidsgruppen.

Den endelige kurspakke blir da bestemt og vi får da håpe at alle oppsynsmannsassistenter, oppsynsmenn og vegmestere snarest mulig må få gjennomgått kurset.

Trafikksikkerhet og skogens konge

Av Oskar Gjestemoen

Langs mange av våre veger er trafikksikkerheten sterkt nedsatt grunnet elgtrekkene.

For å beskytte både mennesker, elg og bilmateriell, er det forsøkt med både viltspeil, fotocelleutstyr, gjerdet og snaurydding av gater.

Det sistnevnte mener vi å ha gjort gode erfaringer med på riksveg 52 «Hemsedalsvegen».

Våren 83 sendte vi derfor brev til herredskogmesterene i områdets kommuner med følgende tekst:

«VEGETASJON LANGS OFFENTLIGE VEGER. ELGTREKK.»

Mange av de omkring 1500 kollisjonene hvert år mellom vilt og kjøretøy skyldes dårlig sikt på grunn av vegetasjon som står for nær vegen.

Langs riksveg 52 har staten en skogparsell som det ble snauryddet en gate langs vegen i en bredde av ca. 20 m. Dette er på et sted hvor elgen har lett for å krysse vegen. Folk som daglig passerer dette stedet fastslår den store betydning dette har hatt for trafikksikkerheten.

Vi kan vel nå konstatere at det vil bli på store problemer med å få ryddet slike snaugater gjennom privat skog og vi bør derfor overveie andre løsninger.

Spørsmålet var nå om herredskogmesterene ved leilighet ville kontakte grunneiere om tillatelse til å rydde bort en del underskog, kratt m.m. i en bredde av 30 m fra senterlinje veg. Det måtte også innhentes tillatelse til å «kronekviste» større trær.

Dersom vi kunne få gjennomført slike tiltak på de mest utsatte stedene, ville meget vært vunnet.

Vi skal selvsagt være behjelpelig med å utføre nevnte rydding.

Håper å høre fra dere ved leilighet».

Herredskogmester og berørte grunneiere i Flå stilte seg straks positive og rydding ble igangsatt.

Vi mener med dette å ha kommet et skritt videre i arbeidet med å skape større trafikksikkerhet på Hallingdalsvegen.





LEDERSKIFTE VED TRAFIKKSEKSJONEN



Den gamle lederen av trafikkseksjonen avbildet under et løp i gamlelandet. Kjenner vi han rett kommer han også til å legge en del km kenyansk land under sine føtter.

Jan Wamstad

Som de fleste nå vet, har vi fått ny leder på trafikkseksjonen ved vegkontoret. Den gamle, Bjørn Dietrichs, er innvilget to års permisjon fra sin stilling i vegvesenet, for å kunne reise til Kenya i oppdrag for NORAD.

Dette ble markert med en liten tilstelning i kantina fredag 13. januar. Her var en del «topper» ved kontoret samlet rundt en kopp kaffe og et stykke kake, for å ønske B.D. lykke til i ny jobb. Som vanlig er under slike arrangementer, blir det sagt mye pent. I dette tilfelle av vegsjefen og av afrikareren selv.

Vi kan bare håpe at vegsjefen merket seg det Dietrichs sa i sin takketales, der han i rosende ordelag tok for seg den enkelte på trafikkseksjonen. En tur innom tilleggsregulativet bør bli resultatet for oss som ble omtalt.

Vi kan også håpe at B.D. følte noe av det den enkelte ved trafikkseksjonen gjerne skulle ha sagt, men som er vært vanskelig å få fram i slike situasjoner. Det er lettere å skrive det i Brobyggeren: «Du er en alle tiders sjef! Velkommen tilbake».

Så noen oppklarende ord om mannen som overtar som leder av denne unge, ekspansive avdeling, Hans Jacob Gisholt, Signal-Jacob blant venner.

Han er nemlig ikke så tuslete som bildet kan vise. Vi som kjenner han vet at han er helt åndsfrisk og at han har en usedvanlig god hørsel. Selv påstår han at han fortsatt leser rundskriv uten briller.

Velkommen som leder, Signal-Jacob!



Den nye lederen er på langt nær så puslete som bildet kan tyde på. Her er han nemlig i rollen som blind fotgjenger i Drammens trafikken.

FAGFOLK PÅ GLATTISEN

Tekst/Foto: Steinar Stenvik

Folk fra biltilsynet og trafikkskolene i Buskerud har vært på glattisen. Som en del av arbeidet med å samordne fase II-opplæringen og tilsynet, har biltilsynet arrangert fellesmøter med glattkjøring på banene i Hof og på Eggemoen. Med foreleser fra Slåtens Trafikklærerskole og praktiske øvinger på banen, har både trafikklærerne og biltilsynets folk fått en gjennomkjøring og et mer helhetlig syn på glattkjøringen.

Begge disse arbeidsmøtene hadde god tilslutning, og alle fikk prøvd seg på glattisen.



Skadestatistikken for 1983

Av verneleder Roy Nilsen

I 1983 inntraff det 12 skader hvorav 11 medførte totalt 184 fraværsdager.

Av disse skadetilfellene medførte 3 tilsammen 118 fraværsdager, eller 65%.

Vi har heldigvis vært forskånet for «alvorlige» større ulykker, men ved et par situasjoner er det tilfeldige omstendigheter som har slått ut i positiv retning og avverget dette.

La det være en påminnelse om å skjerpe aktpågivenheten overfor oss selv, tekniske hjelpemidler og omgivelsene i vårt daglige arbeid.

Oversikten nedenfor viser utviklingen de tre siste år. I forhold til landsgjennomsnittet ligger vi litt under dette både i 1981 og 1982, mens det er for tidlig å si noe om dette for forrige år.

År	Antall skader	Fraværsdager	Fraværsp. pr. skade	1) Skade hyppighet	2) Fraværssrate
1981	9	290	32,2	3,3	106,6
1982	11	138	12,5	4,2	53,1
1983	11	184	16,7	4,1	69,2

1) Skader pr. 100 sysselsatte.

2) Fraværsdager pr. 100 sysselsatte.

Positiv lungeundersøkelse

Forrige år foretok Statens skjermbildefotografering støvlungekontroll av i alt 146 tjenestemenn i driften.

I sin rapport sier bedriftsoverlege Roald Adelsten Jensen at undersøkelsen ga svært positivt resultat.

Det ble ikke påvist noen tilfeller av verken silikose eller asbestose hos de undersøkte.

Stedfortredergodtgjørelse

I Personaldirektoratets Melding nr. 20/83, pkt. 2, er det tatt inn presiseringer om stedfortredergodtgjøring ved kortvarige fungeringer. Det har vært en del forespørsler om gjennomsnittsberegning av fungeringsdager pr. uke. Vi finner derfor grunn til å presisere at stedfortredergodtgjøring kan utbetales dersom det har vært funget **en dag eller mer** i gjennomsnitt pr. uke i den firemåneders perioden som vurderes — dersom vilkårene ellers er oppfylt.

JURISTENS SPALTE

Av Tore Strand

1983 ble et lønnsomt år

Januar er tiden for beretninger om året som gikk. Ble det over- eller underskudd, og var det dramatiske bevisenheter eller gikk alt på det jevne?

Det kan synes som om de mer sparsomme budsjetter i 1983 også har virket inn på det juridiske område. Erstatningsutbetalingene var på bare kr. 140.683,- mot kr. 226.751,- i 1982, og antallet saker var 43 mot 60 forrige år. Men vegvesenets krav mot andre har resultert i hele kr. 210.334,- på inntektssiden, mot kr. 97.263,- i 1982. Dette gjelder 23 krav, mot 21 i 1982. De fleste gjelder skader på lysmaster, rekkverk og skilt. Også for ukjente kjøretøyer får vi betalt, her er det Trafikkforsikringsforeningen som må ut

med pengene. Disse skader må derfor også meldes.

Ryggeskader er fortsatt et problem både i trafikken og på arbeidsstedene, idet det var 7 slike saker i 1983. Forsikringsselskapene legger som regel hele ansvaret på den som rygger. Siden rygging ofte er et nødvendig ledd i vegarbeidet, og påregnelig for trafikantene på et arbeidssted, mener vi at det oftere bør bli en ansvarsdeling. Vi har for tiden 2 slike saker til behandling.

15 krav gjelder mangler ved vegene. Av disse er 10 avvist. 7 krav gjelder kollisjoner i vanlig trafikk, og alle er innvilget. For anleggs- og vedlike-

holdsdriften var det 19 krav, og for 11 ble ansvar erkjent, mens 8 ble avvist. For biltilsynet var det 2 krav, et ble imøtekommet og et avvist.

Til slutt en anerkjennelse til de fleste som har skrevet rapporter og skademeldinger. Behandlingen av erstatningskrav er avhengig av tilstrekkelige opplysninger for at resultatene skal bli riktige. Og føring av kravjournalen med årsstatstikk blir ikke fullstendig dersom ikke alle saker kommer til mitt kjennskap med nødvendige opplysninger, bl.a. om hvilken veg saken gjelder og med dokumentasjon av utgiftene der dette er nødvendig.

TOTALENTREPRISE ?

Tekst/Foto: Steinar Stenvik



Ombyggingen av undergangen i Hokksund har bedret forholdene for dem som ferdes på vegen.

Men hva med dem som ferdes langs vegen, og til og med må krysse E-76?

Som det framgår av bildet er det fortsatt noe plundrete å ta seg fram i Hokksund. Skiltet som markerer fotgjengerfelt står fortsatt på plass, men hva med fotgjengerfeltet?

Hvem er nærmest til å følge opp?

AKSJON KJØRELYS

Det vil ikke bli påbudt å bruke kjørellys her i landet, men samtlige trafikantgrupper har nytte av at lys også blir brukt på dagtid. Dette viser en studie som er gjort i land der det er påbudt å bruke kjørellys.

Undersøkelsen forteller at det oppnås:

- 10% reduksjon av kollisjoner mellom møtende kjøretøy
- 9% reduksjon av kollisjoner mellom kryssende kjøretøy
- 2% reduksjon av påkjøring bakfra
- 21% reduksjon av sammenstøt mellom biler og mopeder eller sykler
- 17% reduksjon av fotgjengerpåkørsler

når kjørellys blir benyttet.

Hensikten er som vi skjønner at kjørelysene skal markere bilen bedre i trafikken og de skal alltid lyse når bilen er i bevegelse. Dette gjør at man blir tidligere oppmerksom på andre biler, spesielt de som befinner seg i



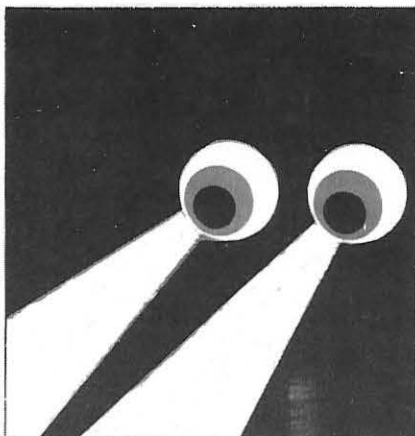
det perifere synsfeltet. Biler som blir registrert etter 1. januar 1985 skal ha godkjente kjørellys.

Men allerede nå oppfordrer Vegdirektoratet samtlige bilister om å benytte lys også på dagtid, og spesielt henstilles det om at samtlige ansatte i etaten går foran med et godt eksempel og benytter lys enten de kjører i egne eller tjenestebiler. Og det er vel ingen grunn for at vi ikke skulle gjøre det?

Parolen blir derfor:

Gå foran som et lysende eksempel i trafikken (på alle måter).

Ellers bør samtlige nå legge seg på minne at vegvesenets tjenestebiler heretter alltid skal ha kjørellys tent under kjøring. Dette er bestemt av Vegdirektoratet.



KVALITETSKURS

Tekst/foto: Willy Bakken

I bestrebelsene på å øke forståelsen for teknisk kvalitetskontroll, har 6 personer fra oppsynet nå i vinter gjennomgått et to-ukers kurs ved laboratoriet på Solbergmoen.

De som har stått for forelesningene er laboratoriets egne ansatte. Foruten en teoretisk innføring har deltagerne selv fått være med på det praktiske arbeidet som laboratoriefolkene utfører.

Kurset var delt inn i følgende hovedemner:

Laboratoriearbeid, vegbyggingsmaterialer, komprimering, undergrunn/byggegrunn, dimensjonering av overbygging ny veg, forsterkning av eksisterende veg, teknisk kvalitetskontroll og generell vegbygging.

Følgende har nå gjennomgått kurset: Per Rotli, Tor Reiersgård, Kjell Nygård, Ingeret Slåtta, Egil Sandanbråten og Georg Dalsbotten.



Torbjørn Madsen ved laboratoriet viser Per Rotli og Tor Reiersgård hvordan prøvene blir analysert inne på laboratoriet.

REISEBREV FRA NEDERLAND

Av Arne Kruhaug.

Nederland er ikke noe stort land, men til gjengjeld er det ganske flatt. Flatere enn noe annet land jeg har vært i. Ikke det at det trenger å bety så mye siden jeg ikke har vært i så mange land, men jeg har i alle fall vært i Danmark, som jo også er ganske flatt. Men som sagt, Nederland er adskillig flatere enn Danmark også.

Egentlig er nokså mye av Nederland ikke riktig land i det hele tatt, siden det opprinnelig har vært havbunn. Men i akkurat dette landet er de flinke slik, de demmer opp og pumper ut vann, og så blir det stadig mer Nederlandsk land ut av det.

I dag bor 75% av landets 14,3 mill. mennesker «under vannet». Flevo-land like nord for Amsterdam, er et typisk eksempel på et område som ligger under havets overflate. Nesten 900 kvkm fra den gamle Zuidersjøen er tørrlagt. Masse jordbruksland, samt områder til en ny by, Almere, som nå bygges opp fra intet av, og som er beregnet for 350.000 innbyggere når den er ferdig. Topp moderne med jernbane, egne tofeltsveger bare for busser, veier, gater og kanaler i massevis. De fleste kryss er planfrie, (alle kryss mellom veier og kanaler er det.) de øvrige lysregulert med prioritet for busser.

Etter en ukes kryssing hit og dit, til Rotterdam, Haag, Utrecht, Nijmegen, Arnheim og andre mindre steder med vanskelige navn, så fant jeg ut at Nederland på mange områder er et spesielt og artig land.

Hvorfor var jeg så i Nederland? Jo, et stipend fra Vegdirektoratet skaffet muligheten til å hoppe på en studiereise til Nederlandske tunnel- og bruanelegg. Nederland har jo ikke tunneler av den type vi helst tenker på, i fjell (alt fjell importeres, mest fra Finland og Tyskland). Derimot har de som et alternativ til bruer over sine mange elver og fjorder og 4.300 km med kunstige kanaler, i stadig større grad begynt å bygge tunneler under vannveien. 15 stykker er bygget og 9

nye er under bygging eller planlegging.

Vanligvis bygges tunnelene i seksjoner av betong (opp til 260 m lange) oppe på land. De flytes deretter på plass og senkes ned. Seksjonene kobles sammen og vannet pumpes ut, og det hele overfylles med sand. Tetning mellom seksjonene er et tek-

nisk problem som løses på ymse måter (det er jo utrolig hva ingeniører kan få til), men ellers kan man jo ganske enkelt pumpe ut det vannet som lekker inn. I en tunnel vi besøkte, Drecht-tunnel under elva Oude Maas utenfor Rotterdam, var pumpekapasiteten 600 liter i sekundet, så da tåler en jo en liten lekkasje også. Normalt ble det pumpet ut ca. 2000 kbm i døgnet.

I hele tatt så disse tunnelene nokså betryggende ut. Høyst sannsynlig vil vel slike løsninger dukke opp også her hjemme etterhvert men trolig i noe mindre målestokk. Trafikken i Nederland vil neppe noen gang kunne sammenlignes med hva vi har å by på. Eksempelvis kan nevnes at allerede i 1975 hadde motorvegene (de har ca. 1800 km mot våre 270) der gjennomsnittlig 25.000 ÅDT. På de sterkeste trafikerte strekninger var trafikk tallene nå oppe i 120.000 ÅDT. Sammenligningsvis kan nevnes at på E-18 ved Kjellstadbommen er ÅDT på



Vegkryss med rundkjøring, fonteanlegg m.m. pluss kunstig sjøgang i betong ved Nijmegen. Betongen er forøvrig i flere farger.



noe over 15.000. Men tilbake til tunnelene, den lengste av dem, Maas-tunnelen i Rotterdam er 1070 meter lang, har 4 kjørebane og en totalbredde på ca. 25 meter.

Forøvrig er det betryggende dimensjonering på f.eks. utluftingsanleggene, som eksempel kan nevnes at en 1039 meter lang tunnel i

Amsterdam kunne skifte ut hele luftmengden i løpet av 90 sek. Dette svarer til en kapasitet på 5 mill. kubikkmeter friskluft pr. time. Ellers er det kontinuerlig overvåkning og styring av de store tunneler. Operatøren fulgte med på TV-skjermer i tillegg til vaktpatruljene ute. Trafikkmengden lå på ca. 80.000 ÅDT, og ulykkestillene var re-

lativt små. Her kan nevnes at Drecht-tunnelen i 1982 hadde 14 personskaudeulykker og ingen dødsulykker.

Bruer har de selvfølgelig også massevis av, og her finner vi typer vi vanligvis ikke ser så mange av her hjemme, slik som skråstagbru, gjerne med prefabrikerte elementer både i stål og betong.

Jeg så to av disse på nært hold, nemlig brua over elva Waal ved Ewijk og Willemsbrücke i Rotterdam. Begge er imponerende byggverk, og som det forhåpentligvis framgår av bildene, elegante saker.

Elementbru er forøvrig den vanligste byggemetoden. Elementene består da gjerne av fullstendige tverrsnitt som heises på plass. Men ellers kan jeg vel konkludere med at bru er vi omtrent like bra på her hjemme. Riktignok er det mer fantasi med i bildet i Nederland, hvor de tydeligvis er villige til å betale en del for rent estetiske hensyn. Forskjellige strukturer i betongen samt relativt dyre detaljer ser en stadig — blott til øyners lyst.

Avslutningsvis noen ord om hva som virkelig imponerte — den såkalte stormbarrieren tvers over fjordarmen Oster Schelde i Rhindeltaet noen mil sør for Rotterdam. Ti års byggetid og antatt kostnad på 13 milliarder n.kr. Tette diker ville ha kostet rundt 5 milliarder, men for å bevare de økologiske forhold spesielt med tanke på østersfiske spesielt i sjøen innenfor, har man altså satset den resterende sum. Sannelig forståelig at østers er dyrt.

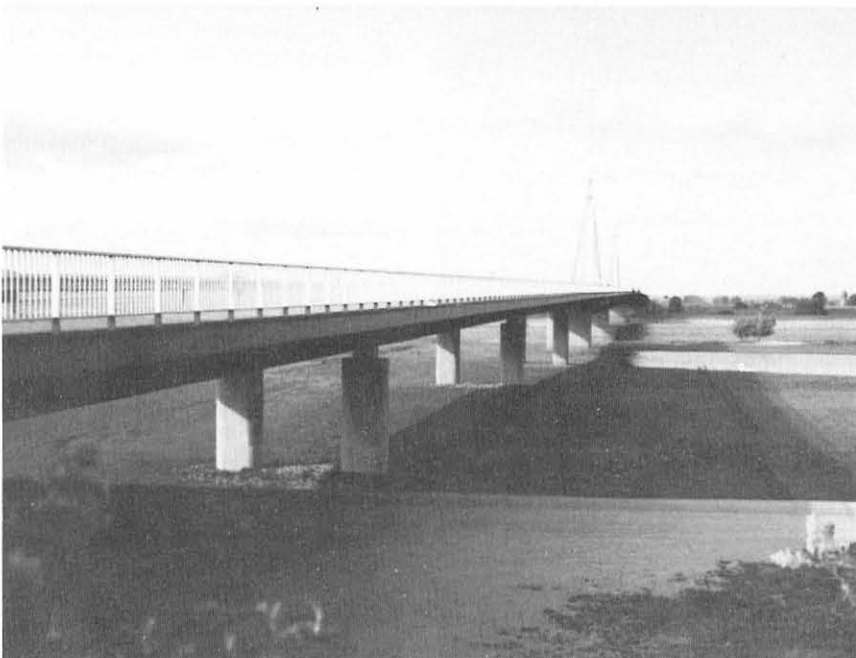
Barrieren som er 9 km lang, er laget slik at tidevannet normalt fritt strømmer inn og ut, og når Nordsjøstormene banker på, tettes slusene for de veldige skader man ellers har opplevd så mange av i Nederland.

Byggeplassen for de prefabrikerte konstruksjonene var på en kusntig øy midt ute i fjorden. Ut dit førte en midlertidig bru med lengde 5 km! Det var bygget et spesialskip for avplanering av bunn, og ett for utlegging av en spesiallaget bunnmatte av fiberduk, sand, stein og stålnetting. Utenom denne matten ble også pillarer, bunnbjelker mellom pillarene, pillartopper, brubane og de reisbare stålplattene laget ute på øya.

Og vi synes Drammensbrua og Mjosbrua er svære greier!



Willemsbrücke i Rotterdam. «Jernskramelet» i forgrunnen er surrealistisk kunstverk på høyt plan.



Typisk nederlandsk lang bru-skråstagbru.



Ny radiostasjon har gitt bedre samband i Hemsedal

Av Olav Skredderberget.

Det har lenge vært ønske om et bedre radiosamband i Hemsedal. Det er tidligere foretatt mange dekningsprøver fra forskjellige punkter, men uten brukbare resultater.

I august 81 ble det foretatt nye prøver, og på mange forskjellige fjelltopper, men fortsatt ikke noe som var tilfredstillende. Det var da at vi fikk ideen om å prøve en høg nut ved navn Røgjinn, som ligger sydvest for Tuv. Det var ingen lett oppgave å få til en slik prøve. Det var ingen mulighet for å kjøre dit. Her var det kun fremkommelig til fots.

Det var mye utstyr som skulle opp. Strømaggreat, radiostasjon, antenne, kabler m.m. Tre mann fra verkstedet la ivrig i vei, med hver sin opppakning. Dette ble litt av en marsj, først gjennom tett bjørkeskog og bratt terreng, og så kom man opp i snaufjellet. Turen tok to timer, så var toppen nådd. De var de kommet opp i

ca. 1400 m høyde med en utsikt som ikke kan beskrives, men må oppleves. Prøven ble tatt i april 82, for at man skulle ha en ny prøve på vinteren. Ny slitsom tur ble satt i sving, denne gang ble det brukt snøskuter på en del av utstyret. Men i dette bratte og ulendte terrenget, hadde den problemer. Etter denne prøve, som

viste like bra resultat som den første, kunne man ta fatt på planleggingen. Hemsedal komm. elverk ble kontaktet, om muligheter for å få strøm opp dit. Da dette var i orden, ble det søkt om byggetillatelse for en radiohytte + antennemast. Hemsedal Kommune var veldig positive til dette, og vi fikk en rask behandling av søknaden, med godkjent byggetillatelse. Da var det bare å få satt det hele i gang.

Radiohytten ble bygget på Ringerike vegstasjon, av vegvesenets snekkere, og transportert med bil til Hemsedal. Derfra ble den transportert med helikopter, og satt rett på plass. Før dette hadde verkstedpersonellet på Gol Vegstasjon mange tunge tak for alt var klart for å ta imot hytten. Det måtte bores hull i fjellet for festebolter til fundament for hytte og antennefot, samt bardunfester.

Cobra m. utstyr + bolter og mal, måtte bæres opp. Atter et tungt tak for mannskapet. Trase for strøm og telefonlinje måtte stikkes, og ryddes. Det ble og utsatt merker for hvert stolpepunkt. 24 stk. stolper skulle ut i linjen fordelt på de oppmerkede punktene. Dette ble utført sammen med elverket sitt mannskap.

Som før nevnt var linjen i et bratt og vanskelig terreng, og for å få stolp og kabel på plass, måtte vi ha helikopter. Da alt var kommet på plass, gjenstod det å dra ut ca. 1,5 km med telefon- og el.kabel. Telefonkabel ble tatt med eget mannskap fra verkstedet, og el-kabel i samarbeid med elverket.

Så kom den store dagen da anlegget skulle prøvekjøres, og det var spennende, ville det virke? Dette gikk uten problemer, og det har vært i drift siden 19. sept. i 83. Det har virket tilfredstillende i Hemsedalsområdet, men i den senere tid har vi hatt en del småproblemer med å få inn Gol Vegstasjon. Dette håper vi å få rettet på med det første. Kan nevnes at Dagalfjell går fint inn på kanal 15 (Hemsedal).



Helikopter ble benyttet til å frakte utstyret den lange veien opp til Røgjinn.



Det står igjen endel arbeide ennå som må utføres til sommeren. Det er stolpereising og kabelstreck. Dette skal utføres av elverket i Hemsedal. Telefonoverdraget er heller ikke kommet i drift for der venter vi på

utstyr fra televerket.

Så er det kanskje mange som lurer på hva dette har kostet. Da det gjenstår en del arbeide, har vi ikke de totale kostnader, men hittil er følgende utgifter fordelt slik:

Materialer og bygging av hytte	kr. 40.000,-
Installasjonsutgifter i hytte	kr. 3.390,-
Transportutgifter Hønefoss-Hemsedal	kr. 3.530,-
Helikoptertransport av hytte, stolp og kabler	kr. 26.580,-
Stolper og kable + div. arb. utf. av el.verket	kr. 37.784,-
Telefonkabel	kr. 10.000,-
Egeninnsats i form av arbeid med linjerydding, fester for hytte, utplassering av stolp antenne, m.m.	kr. 38.715,-
Radiostasjon	kr. 30.000,-
Telefonoverdrag	kr. 20.000,-
Sum	kr. 209.992,-



Karene som har sørget for bedre samband i Hemsedal: Fra venstre Reinhard Granli, Erling Lio, Arne Nils Storeskar og Olav Skredderberget.

I tillegg til dette vil da stolpereising, strekk av kabler og nedgraving av ca. 500 m kabel komme i tillegg.

STIPEND

Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipendier for studier av aktuelle spørsmål innen veg- og vegtrafikk. Stipendiene kan også benyttes til studiereiser.

Tilgjengelig beløp er kr 20.000.

Valg av emne er opp til den enkelte søker. Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiet til Nordisk Vegteknisk Forbund. Etter NVF's vurdering vil stipendiatene kunne pålegges å gi en presentasjon av resultatene på NVF's årsmøte.

Studiene skal være gjennomført et år etter tildeling av stipend.

Søknad om stipend skal inneholde:

- beskrivelse av emne for studiet
- plan for gjennomføring av studiet
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknaden sendes:

Nordisk Vegteknisk Forbund
Vegdirektoratet
Postboks 6390 Etterstad
0604 Oslo 6

innen 1. august 1984.

Tildeling av stipend vil finne sted i august/sept. 1984.

Nærmere opplysninger kan fås av Johnny Johansen tlf. 02-466960

Fare for løse deler

Teskt/Foto: Steinar Stenvik

Biltilsynet på Hønefoss stoppet denne lastebilen under en kontroll forleden. Ikke bare hadde bilen overlast, men lasten var også uten sikring. Som vi ser manglet baklem og bilen hadde dessuten «toppet» lass med sprengt stein.

Denne gang måtte bilen bli stående for omlasting.



Kontaktmøte i biltilsynet

Biltilsynet i Buskerud var samlet til kontaktmøte på Østenfor Hotell på Nesbyen 27. og 28. januar 1984.

Dette møtet ble arrangert av Biltilsynet Gol og samlet flesteparten av ansatte i Biltilsynet Buskerud.

Gjester og forelesere på møtet var avdelingsdirektør Axel Bruun, overingeniør Per Sitju og avdelingsingeniør Olav Bitustøyl fra Vegdirektoratet, samt vegsjef Trygve Rognan, administrasjonssjef Hans-Jan Håkonsen og biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard.

Vegsjef Trygve Rognan hadde som emne: Vegsjefens forventninger til Biltilsynet innenfor vegvesenets totale ramme. Rognan orienterte om Biltilsynets integrering i Statens vegvesen. Statens vegvesen ble en samordnet veg- og trafikketat, så vel sentralt som på fylkeplan. Biltilsynet ble både faglig og administrativt underlagt vegsjefen i fylket, med en Biltilsynssjef som leder og koordinator av virksomheten ved biltilsynsstasjonene i fylket.

Vegvesenets hovedoppgaver er:

- trafikksikkerhet
- framkommelighet
- miljø
- service overfor publikum og offentlig forvaltning

Rognan påpekte at biltilsynet hadde en viktig rolle innen Statens vegvesen. Spesielt viktig var publikumsservice, som av publikum blir sett på som et tegn på etatens effektivitet.

Rognan viste også en oversikt over skadde og drepte i trafikken i perioden 1972-1982 og den målsetting som Buskerud fylkes veg- og trafikksikkerhetsutvalg har satt som målsetting for vårt lokale trafikksikkerhetsarbeid, med 50% reduksjon i antall drepte og skadde i perioden 1978-1988.

Arbeidet og de tiltak som er satt inn, har hittil hatt stor effekt, i og med at vi har satset forholdsvis mye på gangveger og fysiske tiltak med å skille fotgjengere og bilister. Ytterligere tiltak vil heretter i større grad gå på trafikkantene selv, i og med at vi vil få mindre midler å rutte med i årene som kommer.

Rognan mente at Biltilsynet her vil få en viktig oppgave i sitt tilsynsarbeid med føreropplæringen, samt å

påvirke holdninger hos hver enkelt trafikant.

Avdelingsdirektør Axel Bruuns emne var omfattende:

- Biltilsynets fremtidige arbeidsoppgaver og arbeidsprogram 1984-1985.
- Gjennomføring av Autosys fase 2 og 3.
- Bemanning av kontorseksjonene

Bruun refererte til LTP 86-89 som styringsmiddel for driften av biltilsynet i. Bruun var likevel mest opptatt av dagens situasjon, som la et sterkt arbeidspress på biltilsynet. Bilpark og arbeidsoppgaver har økt sterkt de

Tekst: Steinar Stenvik
Foto: Asbjørn Bustgaard

siste årene, uten at bemanningen har økt tilsvarende. Han berømmet biltilsynsstasjonene for alltid å være ajour, og mente at ingen annen etat i staten greide å gjennomføre en slik positiv publikumsbehandling uten ventetid.

Han viste en oversikt over bemanningen for biltilsynsstasjonene i Buskerud beregnet etter kjøretøyantall i distriktene i sammenligning med gjennomsnitt på landsbasis.

Dette viser at rent stillingsmessig skulle biltilsynsstasjonene i fylket være godt bemannet.

Positivt for Buskerud:

- god produktivitet, får arbeidet unna.
- arbeider selvstendig.

Problemområder:

- belastning med førerprøver fra andre fylker.
- tildels gamle bygg. Dette rettes på i og med bygging av vegstasjon i Hønefoss, ferdig 1985. Drammen står med 4. prioritet. Stasjonen er planlagt, men tenkt plassering er ugunstig i forhold til gjennomgående hovedveier og kontroller.



En lydhør forsamling. I forgrunnen vegsjefen og adm.sjefen.

Bruun av ellers opptatt av fremdriften av Autosys, trinn II og III. I dag har ca. 50% av biltilsynsstasjonene i Norge EDB-kontakt med sentrale registre for førerkort og vognkort. Pr. i dag er det enveis hentig av data, og manuell utskrivning av vognkort. I trinn II og III skal stasjonene kunne oppdatere databasen og få direkte utskrift av vognkort og førerkort.

Fra 1986 regner Vegdirektoratet med å ha nytt utstyr ute på stasjonene.

Våren 1987 skal systemet være ferdig oppdatert.

Bruun orienterte også om at enkelte biltilsynsstasjoner hadde tatt i bruk mindre datamaskiner med egne programmer for å forbedre og rasjonalisere sine interne rutiner.

Bruun påpekte betydningen av et godt organisert tilsyn, og viste en oversikt over forholdet avholdte førerprøver/utsendte førerkort i 1982 på henholdsvis 118.000 og 75.600 i klasse B, en forskjell på 30%. Hvis en kan få ned strykprosenten, vil det være store besparelser i å unngå dobbeltarbeide.

Overingeniør Per Sitje fra Vegdirektoratet orienterte om bilverkstedenes medvirkning i Biltilsynets kjøretøykontroll. Denne kontrollen



Overing. Per Sitje, Vd., tok for seg bilverkstedenes medvirkning i kjøretøykontrollen.



Reaksjonen på dette kontaktmøte i biltilsynet var svært positiv.

gjelder biler under 3,5 tonn, og det er autoriserte bilverksteder og 40 NAF teststasjoner i 11 fylker, også Buskerud er med i prøveprosjektet. Ordningen er frivillig, og er først og fremst tenkt for bilister som har lang vei til en biltilsynsstasjon.

Erfaring og statistikk viser at 30% av kontrollerte biler er uten mangler, ca. 25% av bileierne følger service ved merkeverksteder til bilen er ca. 5 år, slik at det er et lite antall trafikkfarlige biler som oppdages av Biltilsynet ved slike kontroller.

Ved å tilpasse kontrollene, kan Biltilsynet ha bedre anledning til å være ute på vegene og kontrollere biler som bærer preg av å være nedkjørt og synes å ha mangler. Disse bilene kan en så innkalle til en nøyere kontrollsjekk på stasjonene. **Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard** gav en orientering om organisering av biltilsynsavdelingen på vegkontoret, som består av biltilsynssjef, trafikkpedagog samt en nyopprettet stilling for ingeniør.

Med denne siste stillingen vil avdelingen få en vesentlig større kapasitet til å ta seg av de nye arbeidsoppgavene som er og vil bli delegert fra Vegdirektoratet.

Kontakten med biltilsynsstasjonene i fylket vil også kunne bli vesentlig bedre.

Administrasjonssjef Hans-Jan Håkonsen tok for seg hva som kan gjøres for å bedre arbeidsforholdene på kontorseksjonene, og refererte til vegsjefens innlegg og NVP, der budsjettet blir tillagt avgjørende betydning.

Selv om kontorseksjonene er en helt avgjørende del av Biltilsynets virksomhet, vil det ikke bli flere stillinger eller mere penger å få. Håkonsen mente at det her måtte nytenkning til, og antydte at slik utradisjonell tenkning kanskje ville bety omplasseringer. Dette anså Håkonsen som en løsning som ikke kunne gjennomføres på kort sikt, og vurderte andre muligheter:

- Total gjennomgang av selve systemet. Har biltilsynet unødvendige oppgaver i forhold til overordnet mål?
Kan disse eventuelt lokaliseres og lukes bort?
- Utvidet bruk av EDB.
Biltilsynsstasjonene er tilsluttet Autosys, men dette systemet vil gi størst effekt om 2-3 år. EDB kan brukes til å styre kontorrutiner og andre rutineoppgaver, og Håkonsen viste til Biltilsynet Bergen, som på førerkortsiden har spart 30% arbeid på sitt EDB-anlegg.
- Opplæringsprogram.
Hvilke grupper på stasjonene trenger ytterligere opplæring? Hva med lederne, bør de skoles ekstra?
- Begrenset åpningstid for publikum.
Dette er et middel som flere fylker har tatt i bruk for å bedre sine arbeidsforhold.

Håkonsen avsluttet med et ønske om konkrete forslag fra stasjonene til forbedringer. Vegkontoret vil på sin side legge forholdene til rette for tiltak som kan bedre arbeidsforholdene ute på stasjonene.



Byggeprosjekter i år

Av Hans Ruistuen



Totalt har vi 140 mill. kroner til disposisjon til nyanlegg her i fylket i år. Bevilgningen til riksveger utgjør ca. 109 millioner og vil i hovedsak bli benyttet til omkjøringsveger, utbedringsanlegg og spesielle sikkerhets- og miljøtiltak.

Av de større byggeprosjektene i år kan nevnes:

E-68

Her er det avsatt nær 15 millioner, og to prosjekter dominerer kostnadsmessig. Det ene er avslutningen av omkjøringsvegen rundt Hønefoss med kryss ved Ringerike sykehus, og det andre er utbedring av vegen ved oppstigningen til Sollihøgda.

E-76

Her vil det gå med vel 25 mill. kroner inneværende år. To nyanlegg blir startet opp, nemlig parsellen Steinset-Eikers Papirfabrikk inklusi-

ve ny Mjøndalsbru.

På Kongsberg settes det også i gang på parsellen Silletomta-Hasbergstjerdalen og her med ny bru over Lågen. Det sist nevnte ventes å stå ferdig en gang i 1985.

Rv 7

På denne vegruta vil det bli investert ca. 15 mill. kroner. Hoveddelen av disse midlene er forskottering bl.a. fra Oslo Lysverker.

Omkjøringsveg ved Torpo vil bli gjort ferdig i løpet av året.

Rv 8

Samlet vil det gå med 5,3 mill. og disse vil bli brukt til forsterkning og ny bru ved Fløtaker.

Rv 49-52-165-241-286-288

Disse vegene vil bli tilført godt og vel 30 mill. tilsammen. Pengene vil bli brukt til utbedring av geometri og bæreevne.

Rv 283

Innen Drammen er det disponible midler for å legge om jernbanens havnespor for å frigjøre vegtrase i Bj. Bjørnsonsgate.

Gang- og sykkelveger

Mer enn 11 millioner skal investeres i nær 25 prosjekter spredt over hele fylket.

Trafikksikkerhetstiltak

De vesentligste arbeidene innebærer forbedring av vegkryss, og i alt er det 20 ulike prosjekter til en kostnad på 11 mill.

Fylkesveganlegg

Her vil 11 mill. gå til forsterkningsprogrammet, og av veger som det vil bli gjort noe med kan nevnes Fv. 81 Otterstad-Efteløft, Fv. 148 Strandgt.-Stryken bru og Fv. 132 Kolsrud-Prestfoss.

Tjenestefri for å gå til lege og tannlege

Av pkt. 6 i Personaldirektoratets Melding nr. 20/83 fremgår det bl.a. at velferdspermisjon for å gå til behandling som er ordinert av lege eller tannlege gis etter fellesbestemmelsenes §10 pkt. 13. Dette kan oppfattes slik at det ikke gis tjenestefri for å gå til lege og tannlege for ordinær behandling (første gang) fordi denne behandling/konsultasjon ikke er ordinert av lege eller tannlege.

Vi vil derfor presisere at det også ved ordinær behandling hos lege/tannlege kan gis velferdspermisjon etter fellesbestemmelsenes §10 pkt. 13 dersom fraværet legitimeres med egenmelding og ved attestasjon av den som foretar behandlingen.

Nordisk Trafikksikkerhetsår:

MANGE SKREV STIL



Stolte premievinnere sammen med Per Ulriksen, Steinar Stenvik og Bjørn Dietrichs.

Som alle kjenner ble 1983 utpekt til Nordisk Trafikksikkerhetsår. Hvert av de nordiske landene fikk bestemte områder å arbeide med, og vårt land hadde bl.a. undertemaet «Barn og trafikk».

Fylkets veg- og trafikksikkerhetsutvalg bestemte derfor at en måte å engasjere den yngre garde på var å utlyse en stilkonkurranse på emnet trafikksikkerhet.

På denne bakgrunn ble derfor samtlige elever i fylket oppfordret til å skrive en stil med tittelen «Hvordan kan jeg bli en bedre trafikanter, og hvordan kan jeg få mine foreldre til å bli bedre trafikanter?»

Elevene ble delt inn i tre ulike grupper, den første fra 1-3. klasse, den andre fra 4. til 6. klasse og den siste 7. til 9. klasse.

De endelige vinnerne ville få henholdsvis kr. 1.000,-, 500,- og 250,- som premier.

De beste stilene ved hver enkelt

skole ble sendt de respektive kommuners trafikktvalg til bedømmelse. Også her vanket det premier til de beste, og disse stilene ble så sendt videre til fylkets veg- og trafikksikkerhetsutvalg.

I forbindelse med Fylkestingets samling i desember ble de tre vinnerne i hver klasse overrakt premier for beste besvarelser.

Og de endelige vinnere ble:

Gruppe 1:

- 1.pr. Bjørn Tore Lie, Herad skule, Gol.
- 2.pr. Hilde Liodden, Nes.
- 3.pr. Anne Cecilie Dessarud, Nes.

Gruppe 2:

- 1.pr. Carsten Rolland, Sigdal.
- 2.pr. Kai Roger Magnetun, Herad skule, Gol.
- 3.pr. Klasse 5c, Sætre skole.

Gruppe 3:

- 1.pr. Gunhild Stake, Gol ungdomsskule.
- 2.pr. Mona Dalegård, Flesberg.
- 3.pr. Synnøve Tomter, Vestsiden ungdomsskole, Kongsberg.

Willy Bakken

Vi har plukket ut en av vinnerne, nemlig stilen til Carsten Rolland, og lar hans besvarelse representere alle som har vært engasjert med å skrive om trafikksikkerhet.

HVORDAN KAN JEG BLI EN BEDRE TRAFIKANT, OG HVORDAN KAN JEG FÅ MINE FORELDRE TIL Å BLI BEDRE TRAFIKANTER?

Forat jeg og andre barn skal bli bedre trafikanter, er det viktig at foreldrene våre er gode trafikanter. Foreldrene er et forbilde for barna.

Det hjelper derfor lite om f.eks. foreldrene sier til barna sine at de ikke skal gå på rødt lys, men gjør det selv så barna ser det.

Det finnes egne trafikk-klubber for små barn. Der kan vi lære hvordan vi bør oppføre oss i trafikken.

Jeg kan også følge godt med når det blir gitt informasjon på skolen og i TV o.l. Det er viktig å lære å følge trafikkreglene, f.eks. bør jeg passe på å bruke fotgjengerfelt, gangsti og gå på venstre side av veien. Jeg vet at bilene ikke kan se meg i mørket, derfor er det viktig at jeg bruker refleks når jeg er ute om kvelden.

Jeg må passe på at syklen min er i stand, kjøre forsiktig, gi tegn og holde til høyre. Foreldrene kan lære barna å sykle, kjøpe fornuftige sykler som er passe store og la barna trene på å sykle før de får lov til å sykle på veien.

Jeg har tidligere nevnt at barna tar etter foreldrene sine. Derfor er det viktig at foreldrene blir gode trafikanter.

Jeg kan fortelle foreldrene mine det jeg vet om trafikken og det jeg lærer på skolen. Jeg må oppfordre foreldrene til å bruke refleks om kvelden når det er mørkt og be dem føge trafikkreglene. De bør holde farts-grensene med bilen, og ta hensyn til andre trafikanter.

Jeg har nå skrevet ned det jeg tror kan hjelpe meg og mine foreldre til å bli bedre trafikanter.



PIGG ISTEDENFOR DYNAMITT

Svein Sønju
Per A. Moen



Bruk av hydraulisk pigg har vist seg å bli svært rimelig sammenlignet med andre metoder.

Tradisjonell fjellsprengningsteknikk i form av boring og sprengning med dynamitt, har i de siste årene fått konkurrerende metoder.

Ved tunneldrift har fullprofilboring vunnet innpass, og i friluft har hydrauliske pigger kommet inn i bildet.

Denne vinteren har vegvesenet i Ringeriksområdet hatt to arbeider hvor hydraulisk pigg er blitt brukt.

Ei full gjennomskjæring på rv. 241 blir tatt til en pris på under 9,- kr pr. teoretisk kbm. Gjennomsnittsprisen i fylket ligger på kr. 70,-.

Forholdene lå godt tilrette på dette anlegget, idet fjellet for en stor del besto av leirskifer og en kunne dessuten arbeide fritt over ei stor flate.

Også en parsell langs E-68 blir denne hydrauliske piggen benyttet. Fjellet består av forvitret leirskifer, men kan på enkelte partier være noe hardt.

På 1 1/2 mnd. er det pigget ut ca. 5.700 kubikkmeter fjell til en pris av kr 21,- pr. kbm. Konvensjonell sprengning ville ha bydd på problemer p.g.a. den nære bebyggelsen og fjellskjæringenes form.

Høsten 81 ble det gravd og pigget ut ca. 10.000 kbm. alum- og leirskifer i Slemmestad, og dette kom på kr 21,- pr. kbm. inkl. opplasting.

1983 nok et positivt år for maskindriften

Av: Eivind Berge

DRIFTSRESULTAT FOR NOEN AV DE VIKTIGSTE MASKINGRUPPER:

510	Lastebil	- 672.000,-
511	Lastebil firehjulstrekk	- 118.000,-
512	Små lastebiler	- 76.000,-
514	Småbiler	+ 327.000,-
516	Småbiler	+ 106.000,-
520	Veghøvler	+ 232.000,-
523	Asfaltutleggere	+ 143.000,-
527/28	Valser	+ 24.800,-
530	Gravemaskiner	- 141.000,-
534/35	Kompressorer	- 60.000,-
536	Hjullastere	+ 468.000,-
542	Knuseverk/utstyr	+ 104.000,-
560/61	Snøfresere	- 49.000,-
	Resterende	493.200,-
	Totalt for maskiner	+ 782.000,-

Maskindriften i 1983 viser store forbedringer i driftsresultatet i forhold til 1982. Av en samlet omsetning på ca. 68 mill. kr. ble overskuddet ca. 2,4 mill. kr., mens tilsvarende tall for 1982 var 61 mill. kr. og 0,06 mill. kr. Overskuddet i maskindriften ble ved årets slutt overført til vedlikeholds- budsjett. På samme måte må vedlikeholdet dekke et eventuelt underskudd ved maskindriften.

Det er flere årsaker til det gode resultat i 1983:

— God utnyttelse og liten ståtid med gode inntekter for de fleste maskingrupper.

— Mindre vedlikeholdskostnader totalt.

(For maskingruppen har det øket med 0,3%).

— Lavere lønns- og prisstigning enn forventet ved årets begynnelse.



Som kjent har maskinavdelingen egne interne leiepriser på alle maskiner som leies til brukerne, vesentlig anlegg og vedlikehold. Disse leieprisene fastsettes av Vegdirektoratet

ved årets begynnelse, basert på markedspriser på landsbasis. Ved leieprisfastsettelse forsøker en å ta hensyn til forventende pris- og lønnskostnader for året.

Til ny innkjøp av maskiner i 1983 var tildelte ramme 12,1 mill., men ved slutten av året fikk vi disponere ytterligere 2 mill. I skrivende stund er det ikke fastlagt om beløpet på 2 mill. vil gå utover rammen for 1984.

Til maskininnkjøp for 1984 var rammen 13,1 mill. kr.

Følgende større maskiner blir anskaffet i 1984:

Maskin gr.	Ant.	Fab.	Brukersted
510 Lastebiler	1	Volvo F 10	Omr. VII
512 Småbiler	1	Volvo 408	Omr. II
512 Småbiler	3	Mercedes 608	Omr. III/V/VI
514 Småbiler	8	Volkswagen	
516 Spesialkjøretøy	1	Unimog	
517 Tilhenger	1	Dam.	
520 Veghøvel	1	Nordverk	Omr. II
522 Traktorgraver	1	Volvo	Omr. VI
524 Merkebil	1	Volvo 616	
527/28 Valser	2	Bomag	
556 Ny brakkeforlegning Kongsberg			
562 Saltstrøere	2	Weisser	Omr. II/VII

Diverse småmaskiner og utstyr. Snøploger - Strøtstyr.

Jeg håper årets maskinkjøp vil være til etatens beste. Såvel for maskinleieren — kjøperen — vedlikeholdspersonalet m.f.l. At vi får en god utnyttelse av maskinparken, og med gunstige drifts- og vedlikeholdskostnader.

Og barnet skal hete...

Til nå har ikke vår etat hatt noe ensartet navn. Opptellinger har vist at det visstnok har forekommet 11 forskjellige varianter ved benevnelse på etaten. Men nå vil det forhåpentligvis bli slutt på det. Et utvalg har vært i sving for å utrede dette med navnebruken, og nå er det blitt bestemt at følgende heretter skal gjelde:

Navn:

Etatsnavnet skal fortsatt være Statens vegvesen, og benevnelsen Statens vegvesen Vegdirektoratet og Statens vegvesen Fylkesnavn skal brukes i størst mulig utstrekning. Dersom det av hensyn til publikum ønskes nøyere spesifisering av avsender, skal en nytte:

Fra vegadministrasjonen:

Statens vegvesen fylkesnavn vegkontoret.

For biltilsynet:

Statens vegvesen fylkesnavn
Biltilsynet stedsnavn

For vegstasjon/sentral:

Statens vegvesen fylkesnavn
Stedsnavn vegstasjon

Ved mer uoffisiell korrespondanse vil det fortsatt være anledning til å nytte brevark med påtrykt stillingsbetegnelse vegdirektør og vegsjef.

Ved bruk av stempel vil det av plasshensyn være anledning til å fravike den offisielle navnebruken.

Emblem:

Etaten skal ha ett emblem. Emblemet skal være en forenklet utgave av biltilsynets emblem, d.v.s. trekanten og

fargen inne i krona skal være rød, resten av emblemet er i standard gulfarge jfr. punkt om farge. Forslaget til nye emblem vil bli forelagt Utenriksdepartementet til godkjenning.

Farge:

Den gulfarge som benyttes på vegvesenets maskiner, Vegvesenets Gul nr. 1, skal være standardfarge for etaten. I størst mulig utstrekning skal en søke å oppnå denne farge som trykkfarge, stoffarge m.v.

Skrifttype:

Vegvesenet skal bruke «Helvetica» som standard skrifttype. Her kan det gjøres unntak f.eks. i forbindelse med tekstbehandling.

Anvendelse av kjennetegn

Utvalget har også utarbeidet retningslinjer for sammenstilling av de ulike kjennetegn.

Spesielt viktig er det at en i brevholder (og på blanketter) bruker etatsnavn, fylkesnavn og funksjonsbetegnelse (vegkontor, biltilsyn, vegstasjon). Vi gjør i denne forbindelse også oppmerksom på at brevholdet samtidig er forandret i tråd med norsk standard for blanketter.

Når det gjelder de andre områdene det er laget regningslinjer for: Rapporter/håndbøker m.v. uniformer, skilting av anlegg og driftsbygninger, skilting av maskiner og utstyr, godkjenningssmerking samt stempler, viser vi til utvalgets innstilling.

Spørsmål om bruk av kjennetegne kan stilles til Vegdirektoratets Administrasjonskontor. Spørsmål som gjelder merking av maskinelt utstyr og uniformer kan stilles til Innkjøpskontoret.

Iverksettelsen

Innen utgangen av 1985 forutsettes de endringer som er beskrevet i rapporten gjennomført for de fleste områdene. Det vil imidlertid ikke være nødvendig å skifte ut merker på biler og kjeldresser og annet utstyr selv om dette brukes etter nevnte tidsfrist. Det er naturlig at endringer foretas i takt med fornyelse av materiell. Det forutsettes imidlertid at brev, blanketter, rapporter og stempler er endret innen den angjeldende frist.

Vellykket oppsynsmannskonferanse på Storefjell

Tekst/Foto: Arve Aaby

Storefjell Høyfjellshotell var i tida 18.-20. januar stedet for årets oppsynsmannskonferanse. Oppsynsmannsforeningen sto i år som arrangør av konferansen.

Etter en grundig stedsbeskrivelse i innbydelsen, samt vegvesenets egen skilting fant etter hvert alle fram til denne «storstuen» på Golingsfjellet.

På Storefjell ble vi tatt i mot av representanter for hjelpepleierforbundet som tilfeldigvis? også var der oppe.

Fellesdagen for anleggs-, maskin-, og vedlikeholdsavdelingen var denne gang lagt til første dagen. Før vegsjeften åpnet konferansen, ønsket arrangementskomiteen velkommen til Storefjell med trekkspilltoner fremført av Nibstad sjøl sammen med vår egen Olav Skredderberget.

Det knyttet seg stor interesse til vegsjefens innledning om de reelle

nedskjæringer i budsjettene framover.

Av emnene på fellesdagen nevnes innleie av fremmedmaskiner, beredskapsplaner, bemanningssituasjonen, komprimering, EDB i vegvesenet, økonomistyringsgruppens arbeid og koordinering av maskinbruk.

Den andre dagen var overlatt til de enkelte avdelinger og deres interne informasjons/diskusjonsbehov.

Inntrykket som sitter igjen etter disse dagene er at det absolutt er behov for denne form for utveksling av meninger og syn på saker.

I så henseende er «kveldsmøtene» ofte vel så viktige som de formelle sakene på sakslista.

Arrangementskomiteen med Oskar Gjestemoen i spissen hadde lagt opp til og gjennomførte en på alle måter vellykket konferanse. Vel blåst!!!



UTVALG OG RÅD I VEGVESENET

REDAKSJONS RÅD FOR BEDRIFTS AVISA

Hans-Jan Håkonsen, ledelsen
Erik Lysenstøen, biltilsynet
Albert Skarstad, tj. menn i driften
Oskar Gjestemoen, oppsynstjenest.
Arne Kruhaug, vegkontoret.

HYTTEUTVALG

Jarle Brekken, administrasjonen
Albert Skarstad, driften
Lise Bakkane, vegkontoret

VALGKOMITE

Hans-Jan Håkonsen, ledelsen
Albert Skarstad, driften
Tore Strand, vegkontoret

FORSLAGSNEMD

Hans G. Kvikstad, administrasjonen
Bjørn Olsen, administrasjonen
Albert Skarstad, organisasjonene
Jan Wamstad, organisasjonene

AMU

Gerhard Hjelbak, ledelsen
Tore Wang, ledelsen
John O. Ahlgren, ledelsen
Hans Ruistuen, ledelsen
Albert Skarstad, arbeidstakerne
Hilmar Ødegården, arbeidstakerne
Erland Weberg, arbeidstakerne
Bjørn Aasmundrud, arbeidstakerne.
Leder for utvalget er:
Sekretær: Roy Nilsen.

POU

Ledelsen
Arbeidstakerne
Torleiv Sæther.
Sekretær i utvalget er Helge Thorrud.

TILSETTINGSRÅDENE

VEGKONTORET

Ingeniører/Avdelingsingeniører
Fra ledelsen:
Trygve Rognan
Hans-Jan Håkonsen
Fra organisasjonene:
Terje Groth
Frithjof Indseth



Teknikere

Fra ledelsen:
Trygve Rognan
Hans-Jan Håkonsen
Fra organisasjonene:
Gunnar T. Johannesen
Truls Fyrand

Kontorpersonale

Fra ledelsen:
Trygve Rognan
Hans-Jan Håkonsen
Fra organisasjonene:
Willy Bakken
Hilde Midtgaard

Tegnere

Fra ledelsen:
Trygve Rognan
Hans-Jan Håkonsen
Fra organisasjonene:
Per A. Berg
Bodil Hansen

UTEDRIFTEN

Oppsynstjenesten
Fra ledelsen:
Gerhard Hjelbak
Hans-Jan Håkonsen
Fra organisasjonene:
Georg Steinmoen
Torleiv Sæther

Tjenestemenn i driften

Fra ledelsen:
Gerhard Hjelbak
Hans-Jan Håkonsen
Fra organisasjonene:
Edvard Bråten
Svein Halvorsen

BILTILSYNET

Ingeniører/Avdelingsingeniører
Fra ledelsen:
Trygve Rognan
Hans-Jan Håkonsen
Fra organisasjonene:
Per Kr. Rotherud
Erik Lysenstøen

Inspektører

Fra ledelsen:
Trygve Rognan
Hans-Jan Håkonsen
Fra organisasjonene:
Kåre Stuvstad
Svanhild Ljosland

Kontorpersonale

Fra ledelsen:
Trygve Rognan
Hans-Jan Håkonsen
Fra organisasjonene:
Jorun Ankersen
Karin Iversen

TILLITSVALGTE

YS (Yrkesorganisasjonenes sentralforbund)

BTTF - Biltilsynets Trafikk-Teknisk Forening
Inspektører
Tillitsmann: Jon Noreng, Biltilsynet, Hønefoss.
ELF Embetskontorfunksjonærenes Landsforbund. Kontorfunksjonærer, tegnere.
Tillitsmann: Sigurd Moen, Vegkontoret.

AF (Akademikernes fellesorganisasjon)

SBF Statens Bilsakkyndiges Forening.
Ingeniører, seksjonsledere, stasjonssjefer, biltilsynssjefer.
Tillitsmann: Reidar H. Svensen, Biltilsynet Drammen.
NIF (SVE) Norske Sivilingeniørers Forening.
Siviling., jordskifte kandidater, realfag kandidater.
Tillitsmann: Tore Braaten, Vegkontoret.
NITO (VIO) Norges Ingeniørorganisasjon.
Ingeniører, arkitekter, teknikere.
Tillitsmann: Arne Kruhaug, Vegkontoret.

VAL Vegadministrativ Landsforening.
Adm.sjefer, jurister, økonomer.
Tillitsmann: Tore Strand, Vegkontoret.

LO (Landsorganisasjonen)

NTL (Vegetatens Landsforening)
Norsk Tjenestemannslag.
Funksjonærer, ingeniører m.fl.
Tillitsmann: Rolf Bøe Larsen, Vegkontoret.
NVF Norsk Vegteknisk Forening. (NFATF)
Vegmestere, oppsynsmenn, tegnere, teknikere, ingeniører.
Tillitsmann: Oskar Gjestemoen,

NAF Norsk Arbeidsmannsforbund.
Vegarbeidstakere, rengjøringspersonell m.fl.
Tillitsmann: Albert Skarstad, 3360 Geithus.

VEG- OG TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGET 1984/87

Per Ulriksen, formann
Kari Nakkerud Øen
Dordi Skei
Nils O. Røed
Knut Pay

HOVEDUTVALGET FOR SAMFERDSEL 1984/87

Per Ulriksen, formann
Kari Nakkerud Øen
Arvid E. Haugen
Ingerid Svenskerud
Einar Sæther
Dordi Skei
Nils O. Røed
Åse Olsen
Dankert Freilem
Gunnar Glesne
Knut Pay

Gry satt i baksetet uten bilbelte

Foreldrene visste at hun burde vært sikret. De hadde bare ikke fått ordnet det ennå. Penger kostet det også. Men neste gang de skulle på langtur - da skulle både sittepute og belte være på plass.

Men ulykker skjer ikke bare på langturer.

Ved en bristopp i 50 km/t vil et usikret barn som veier 20 kg, representere et trykk på 1,5 tonn mot forseteryggen eller frontruta. Sikrede barn blir nesten aldri alvorlig skadet i trafikkulykker.

Fra 1. juli i år er det innført en godkjenningsordning for barnesikringsutstyr. Utstyr som tilfredsstiller kravene har Vegdirektoratets godkjenningsmerke. Når du kjøper merket utstyr, som er tilpasset barnets størrelse, kan du redusere risikoen for skader til det minimale. Prisen ligger godt under det du må betale for et rimelig bilstercoanlegg.

Barnevognbag eller bærebag

De aller minste ligger tryggest i barnevognbagen - eller i en bærebag - om den er festet med belter.

Barnestoler

I forsetet gir en bakovervendt stol meget god beskyttelse ved frontkollisjoner. I baksetet er de godkjente barnestolene beregnet for montering forovervendt. Seler og ryggene i forsetet er ofte ikke sterke nok til å tåle påkjenningen fra en bakovervendt stol ved en kollisjon.

Sittepute

Når barna vokser fra barnestolen, er de fremdeles for små til å bruke de voksnes bilbelter. Plasserer du barnet på en sittepute som gir høyere sittestilling, vil det være godt sikret med et vanlig bilbelte - eller et generasjonsbelte.

Bilbelte

Når barnet er stort nok, har det god skadebeskyttelse i et riktig justert bilbelte.

Skaff barnet ditt godkjent og merket sikkerhetsutstyr så fort du kan. Alle argumentene om at du ikke har råd, ikke har tid til å ordne det og at det sikkert ikke er så farlig, vil bare virke meningsløse - etterpå.

Ikke la barna betale for din tankeløshet

Vegdirektoratet
Statens informasjonstjeneste



DATASTYRT TEGNEMASKIN

På vegkontoret har vi nå tatt i bruk en datamaskinstyrt tegnemaskin.

Maskinen, som ble levert av Kongsberg Våpenfabrikk for ca. 10 år siden, har til nå blitt brukt av Vegdirektoratets kontor for teknisk EDB-, men maskinen er «still going» og er flyttet hjem til Buskerud etter at Vegdirektoratet har kjøpt ny maskin — som også kommer fra våpensmia på Kongsberg.

Av Tore Braaten

Flyttingen var en sak for seg. Tegnebordet veier ca. 400 kg og måler ca. 2x1,9x1,0 m i transportabel stand — en mobilkran med 45 m lang arm måtte til for å løfte tegnebordet fra transportbilen parkert i Schultz gata over taket på CK-bygget og ned i bakgården til en rampe foran vinduet til tegnemaskinrommet i 3 etg.

Etter flytting og montasje ble de første tegnejobbene utført i romjulen.

Maskinen styres av vegkontorets minidatamaskin — grunnlaget for fremstilling av tegninger hentes fra de programmer for linjeberegning og

massebevilgning som er i bruk. Med bakgrunn i data fra disse programmer beregnes data for tegning av tverrprofiler, perspektivtegninger, plan- og profiltegninger, skråstrekdiagramm for driftsplan, masseprofil, massediagram og linjer. Dessuten kan minidatamaskinen og tegnemaskinen ta imot ferdige tegnedata som er beregnet på andre datamaskiner — eksempel på slik tegning vil være grafisk innstilling av opplysninger i vegregistret (f.eks. ulykkesoversikter) — og ikke minst ferdigvegskart — som inntil videre blir beregnet på kontorets borddatamaskin.

Når det gjelder ferdigvegskartene er dermed maskinelt utstyr i bruk også i Buskerud helt fra datafangst ute i felten v.h.a. målebil og totalstasjon m/kassettbåndstasjon — via innles-

ning og beregning i borddatamaskinen fram til maskinell tegning.

I forbindelse med installasjon av den «nye» tegnemaskinen har vegkontoret også anskaffet utstyr for sammenkopling (plankopiering) av tegningen og kartet.

Hovedansvaret for den nye tegnemaskinen har avd.ing. Jan I. Borgen på planavdelingen som sammen med tegnerne på planavdelingen og folk på grunnseksjonen skal betjene maskinen.

Vegdirektoratets kontor for teknisk EDB har stått for opplæring i betjening og bruk — og vil også følge opp den videre drift med råd og vink.

Den nye tegnemaskinen sammen med kontorets minidatamaskin eliminerer den ventetid på opp til mange uker man tidligere har hatt ved beregning/tegning hos Vegdirektoratet (som jo har betjent 18 fylker) eller hos konsulenter.

Beregning/tegning kan nå utføres i løpet av et par timer. Litt av en julepresang til brukerne!



Ingeniør Jan Inge Borgen og tegner Bodil Hansen konstaterer at alt virker som det skal.

Bruk bil- beltet





KRYSSORD-LØSNING

Vinnere av kryssordoppgaven ble:

1.pr. Aud Marit Thoresen, vegkontoret.

2.pr. Marie Svingen, Hemsedal

3.pr. Astrid Fyrand Jellum, Drammen. Vi gratulerer.

Disse vil få henholdsvis 3-2-1 penge-lodd i premie.

Etter antall innsendte løsninger å dømme, er kryssordløsning en svært lite utbredt hobby blant vegvesen-folk. Men vi gir oss ikke så lett, vi forsøker med en ny oppgave og håper på bedre tilslutning denne gang.

For husk, premiene kan føre til at du blir 400.000 kroner rikere. Lykke til!

Jubilanter

Vi gratulerer:

50 år:

Thomas Thomassen, 3.2.

Leiv Moen, 13.2.

Edvart Bråten, 28.3.

Jacob Fogstad, 28.3.

Kjell Auren, 5.4.

Tore Engebretsen, 18.4.

Kjell Egil Moen, 20.5.

60 år:

Bjørnar Nesland, 12.2.

Erik Greaker, 1.3.

Henrik Brenden, 31.3.

Juel Jensen, 15.4.

TAKK

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

Jakob Fogstad.

Takk til alle for gratulasjoner og gaver på min 50 års dag. Dette har glett hele familien.

Hjertelig takk
T.W. Thomassen

	DYR			G.NAVN	LAND	PRON.	50	PLAGG	GLAN	TIGGOM	TREFFE					
	V	F	A	A		V	S	S	A							
	V	E	G	A	R	B	E	I	D	B	E	V	E	R	M	
TABBE	F	I	A	N	N	E	N	F	A	R	E	K	L	Ø		
	A	K	E	N	D	E	N	V	M	A	R	K	G	K	Y	T
	D	E	I	G	R	A	G	E	I	R	N	O	V	I	S	E
	E	P	A	F	E	L	A	G	A	T	E	R	I	F	T	T
	S	L	U	E	A	V	L	S	E	S	A	M	S	A	N	K
	E	I	R	L	S	K	S	K	I	G	F	L	E	R	R	I
	S	K	Y	T	K	I	J	A	R	E	Ø	R	T	E	L	
	E	T	P	L	O	M	Ø	T	E	N	D	E	Ø	N	P	
	K	P	P	A	R	K	E	R	I	N	G	I	K	K	E	E
	S	A	E	S	S	I	K	I	M	S	E	G	A	J	B	K
	T	S	T	E	M	O	R	N	E	E	R	B	L	Ø	O	I
	I	K	O	R	O	S	E	G	R	O	E	R	D	R	E	V
	R	F	O	R	K	J	Ø	R	S	V	E	G	E	R	†	
	E	I	E	M	A	L	U	R	T	S	I	E	R	T	E	R
	S	M	A	L	E	R	E	V	E	G	U	Ø	R	A		
	R	U	N	D	K	J	Ø	R	I	N	G	S	Y	H		

Innleie av lastebiler i 1984

Av Sigurd Moen

Prisforskriftene for transport med lastebil, de såkalte maksimalprisene, ble opphevet fra og med 1. januar 1984. I denne forbindelse ble så den gjeldende avtalen med Lastebileierforbundets avd. Buskerud, sagt opp med virkning fra 1. april 1984.

Som en prøveordning frem til 1. desember dette år, ble det sendt ut en tilbudsinnbydelse på innleie av lastebiler til oppdrag i vegvesenets anleggs- og vedlikeholdsdrift. Vegvesenet ønsket tilbud for kjøring etter timepris, time/km.pris og for fyllmassetransport. For fyllmassetransport er det utarbeidet en basispris på de forskjellige distanser, og det ble bedt om tilbud i prosenter av denne.

Innleie etter disse tilbud gjelder for kjøring hvor vegvesenet ikke benytter egne biler, eller der oppdrag ikke lar seg definere tilstrekkelig til at det kan settes ut på anbud.

Det ble forutsatt at tilbyder skulle ha transportløyve i fylket. De lastebileiere som ikke har inngitt tilbud, vil normalt ikke komme i betraktning ved oppdrag for vegvesenet i den perioden tilbudene er innhentet for.

Ved fristens utløp var det innkommet tilbud fra ialt 154 lastebileiere og transportsentraler på ca. 320 biler.

Etter et omfattende arbeid med redigering av tilbudene, er det utarbeidet oversikter hvor tilbyderne er rangert etter stigende priser og prosenter for de forskjellige oppgjørformer som skal benyttes fra 1. april.

