



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 2 - September 1984 - 14. årgang





INNHOOLD:

Side:

2. Red. har ordet.
For dårlig kontakt med vegarbeidsdriften?
3. Hallingdal Grand Prix
4. Reisebrev fra Kenya
5. Ny E-76
6. Autosys
8. Biltilsynet i lufta
10. Holmenkollstafetten
12. Dødsulykkene i 1983
14. Aksjon helgeulykker
15. Utforkjøringsulykkene
16. Juristens spalte
17. Kurs for mellomledere
18. Skytterstevne
19. Personalia

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 AS

Layout:

Willy Bakken

Trykk:

Trykk-Service AS

Opplag:

1.400 eks.

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt

Forsidebilde:

Aktuelt tema.

Redaktørens spalte:

Usmakelig av biltilsynet?

Uffda — den var ikke pen.

Vi tenker da selvfølgelig på oppslaget i DT&BB forleden der biltilsynssjefen får så «ørene flagrer».

Naturlig nok er det ingen som setter særlig pris på å bli kritisert offentlig, og spesielt ikke i lederspaltten i en avis.

Vi som jobber i vegvesenet er imidlertid blitt vant til å bli kritisert for det vi gjør, eller det vi burde ha gjort, men lederartikkelen i DT&BB synes vi nå var vel hart til skyts.

I motsetning til redaktøren i DT&BB er det flere av oss som kjenner til den egentlige bakgrunnen for oppslaget, og derfor virker saken svært overdimensjonert. Grunnen til reaksjonen var en artikkel i konkurrenten Fremtiden om bruk av kjøreløys.

Den berømmelige agurktiden må tydeligvis ha gjort sitt inntog hos DT&BB når det er nødvendig å hente impulser fra en konkurrent for å få noe å skrive om. Nok om det.

Årsaken til at blodet begynte å bruse ekstra i redaktørens årer, var at biltilsynssjefen angivelig skulle ha uttalt at samtlige som ikke brukte kjøreløys nå skulle vinkes inn for kontroll.

Denne formuleringen er, etter det som nå er slått fast, avisens egen vri på oppslaget. Dersom saken hadde vært så vanvittig som det den ble fremstilt som, hadde det da ikke vært naturlig å ta kontakt med biltilsynssjefen for å få en kommentar?

I et innlegg i avisen etterpå har biltilsynssjefen redegjort for de faktiske forhold, slik at vi ikke skal komme nærmere inn på dem her og nå.

Vi i vegvesenet får ofte råd fra pressen, og av og til har disse også noe for seg.

Derfor vil vi nå benytte anledningen til å vri litt på flisa:

Neste gang sensasjonelle opplysninger om vegvesenet kommer massemedia for øret kunne det kanskje være fornuftig å ta kontakt med oss for å få sjekket riktigheten av ryktene.

Og helt på tampen:

Takk for publisiteten om «Aksjon kjøreløys».

Kanskje DT&BB har bidratt til at brukerprosenten her i fylket nå snart vil nærme seg de magiske 85.

Da har denne saken allikevel vært til noe nytte.

W. B.

Har ledelsen får dårlig kontakt med vegarbeidsdriften?

Gerhard Hjelbak

Vegkontorets ledelse er ikke ofte ute på arbeidsplassene på vegen. De dukker opp når det er vegåpning og tilstelning med ordførere og andre notabiliteter, men ellers er de lite å se. I utedriften stiller enkelte seg spørsmål ved om ledelsen gjør jobben sin skikkelig når de ikke er ute og følger bedre med i det som skjer der. For det er jo ute på vegen at vegvesenets kanskje viktigste oppgaver utføres.

Dersom vi skal se nærmere på dette, så må vi først se på hvilket behov ledelsen har for direkte kontakt med virksomheten ute på vegen, og kanskje også se på hvilket behov eller ønske utedriftens folk har for direkte kontakt med ledelsen på vegkontoret.

Vegvesenets driver en omfattende og sterkt desentralisert virksomhet. Vi har bl.a. ansatte som utfører arbeidet i alle fylkets kommuner. For å utføre de oppgaver etaten er pålagt, er det bygget opp en stor og lagdelt organisasjon. Man har (vel litt ondskapsfullt) klart å skille ut 12 nivåer i



systemet. I arbeidet med å utvikle og effektivisere vegvesenets organisasjon, skiller vi bare mellom fire nivåer i fylket: Vegkontorets ledelse, avdelingens ledelse, oppsynet og lagene i vegarbeidsdriften.

Arbeidsoppgavene er mange og svært forskjelligartede. Virksomheten er derfor basert på sterk spesialisering og arbeidsdeling. Effektiv ledelse av en slik organisasjon skjer best ved utstrakt delegering. Dette innebærer at hvert nivå i organisasjonen først og fremst har kontakt med sin leder i nivået over og med sine medarbeidere i nivået under ved siden av den samordnede virksomhet på eget nivå. For meget kontakt ut over dette, f.eks. ved at en leder forfølger og detaljstyrer visse saker som han er spesielt interessert i eller kjenner godt fra tidligere, fører lett til at andre viktige oppgaver forsømmes, og til misnøye hos den som har dette som sitt spesielle ansvarsområde.

Styring fra nivå til nivå er etter en tradisjonell byråkratisk modell. Men virksomheten er i dag, i større utstrekning enn tidligere, basert på mindre detaljkontroll og sterkere medvirkning fra de ansattes side. Forutsetningen for at et slikt system

skal kunne fungere godt, er at arbeidstakerne på alle nivåer har en klar forståelse av ikke bare hva som skal gjøres, men også hvorfor det skal gjøres slik at de innenfor visse rammer kan ta egne avgjørelser om sitt arbeid. I tillegg er det nødvendig at arbeidstakerne er motivert for å gjøre jobben.

Slik forståelse og motivasjon kommer ikke av seg selv. Den springer ut av informasjonen om arbeidet er god og at arbeidstakerne aksepterer avgjørelser som tas. Men dette er en runddans, for «gode» avgjørelser er slike som kan aksepteres av den det angår, og det krever igjen god innsikt i hva som skjer ute. Rapporter via 2-3 ledd er ofte ikke nok. Dette resonnerement er det som ligger bak teorien om effektiv ledelse «ved å rusle omkring». Dvs. at ledelsen skaffer seg informasjon og skaper motivasjon og forståelse ved å bruke en del av sin tid til direkte kontakt med grasrota i organisasjonen.

Direkte kontakt mellom ledelsen og arbeidstakerne gir inspirasjon og verdifull informasjon. Men med vegvesenets vidt forgrenede virksomhetsmønster er den svært tidkrevende.



Vegkontorets ledelse bør få bedre kontakt med folket i utedriften, sier driftssjef Hjelbak.

Et svar på spørsmålet i overskriften er derfor at kontakten ikke er så god som ønskelig.

Etter at jeg har vært på skole i fire måneder i vår, og senere har hatt meget å ta igjen, ønsker jeg å prioritere slike kontakter sterkere og håper at dette vil være mulig utover høsten.

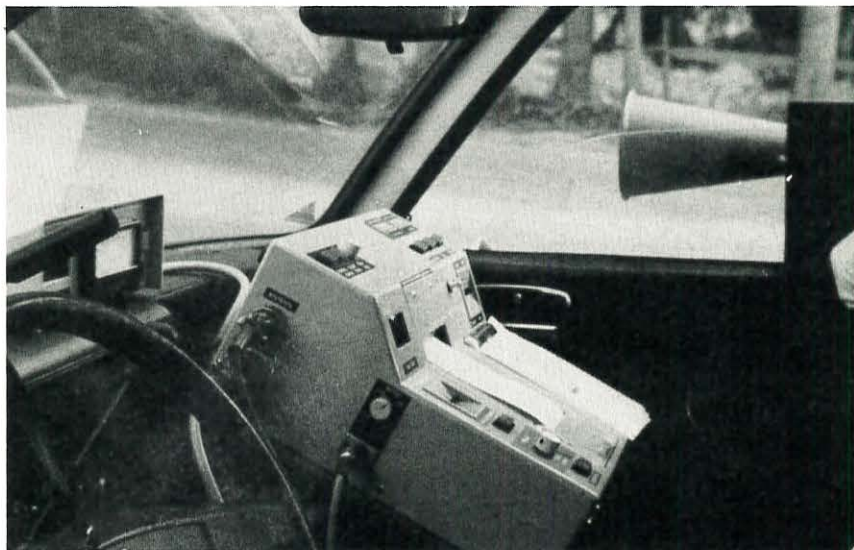
HALLINGDAL GRAND PRIX

Tekst/Foto: W. Bakken.

For noen år tilbake ble fartsgrensene på riks- og fylkesvegene i fylket gjenstand for en ny totalvurdering. Nye kriterier for redusert hastighet samt et sterkt ønske om å senke hastighetsnivået, var bakgrunnen for denne gjennomgangen. Resultatet av dette arbeidet ble at andelen av strekninger med særskilt fartsgrense økte fra 14 % til 24 % på riksvegene.

For å skaffe oversikt over i hvilken grad trafikantene respekterer fartsgrensene, har det nå i lengre tid blitt foretatt radarmålinger rundt om i fylket. Dataene som her blir samlet inn benyttes bare til statistikk, dette er altså ikke noen form for skjult overvåkning.

I sommer har flere strekninger på rv. 7 gjennom Hallingdal blitt auto-



Mange kan prise seg lykkelig over at det ikke var politiets radar som var i aksjon.



matisk overvåket, og overing. Hans Jacob Gisholts kommentar er kort og entydig: Vi har til fulle fått bekreftet at det tidvis kjøres styggfort gjennom dalen. I det tidsrommet målingene pågikk ble farten på 46258 kjøretøyer registrert. Dette skjedde i 80 km-sonen ved Nesbyen, i 60 km-sonen på Bromma og i 50 km-sonen i Flå. «Rekordene» var henholdsvis på 161 km/t, 123 km/t og 119 km/t.

Ser vi nærmere på dataene som ble samlet inn, viser det seg at ved Bromma og på Nesbyen er det bare halv-

parten av bilistene som overholder fartsgrensene, sier Gisholt. Videre er det helt klart at tidlig mandag morgen har folk det svært travelt. En annen ting vi har kunnet registrere, er at det tydeligvis også foregår kappkjøring. Dette skjer både om ettermiddagen og på sen kveldstid. Kan dette være svar på enkelte av de «uforklarlige» utforkjøringsulykkene som av og til skjer, spør Gisholt.

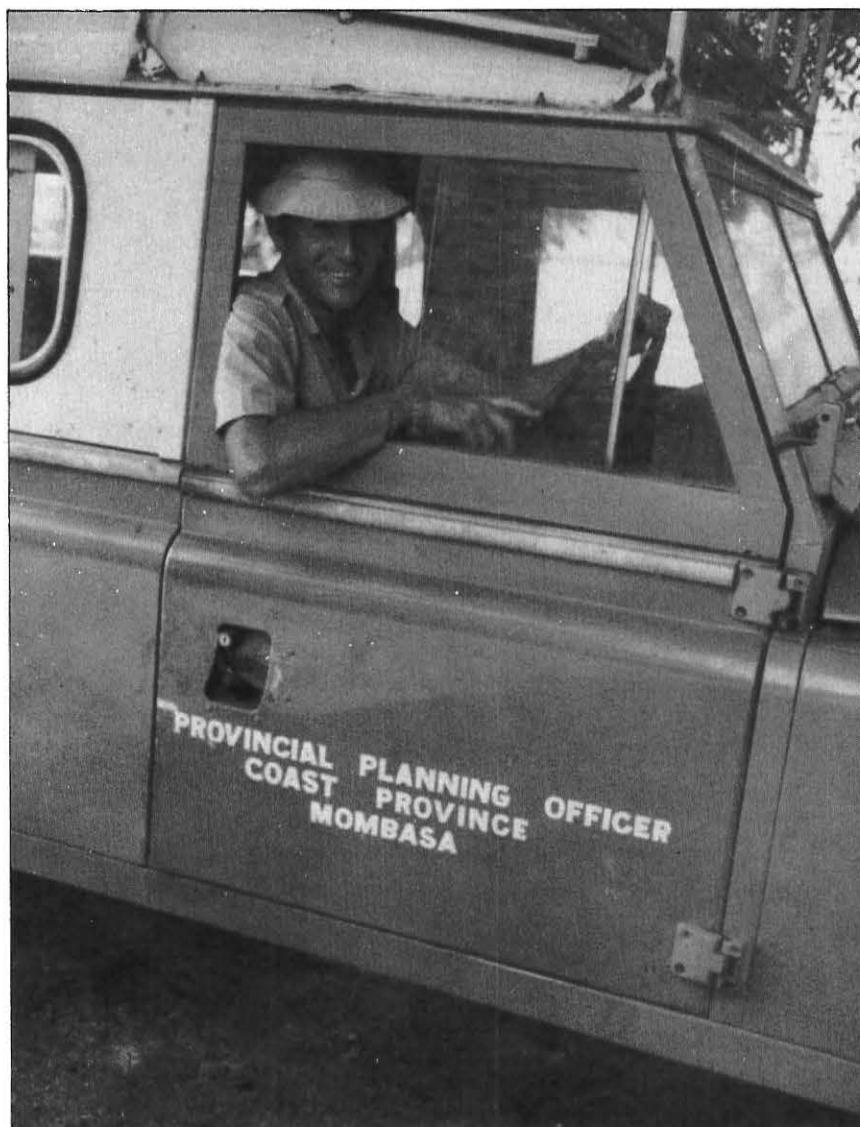
Når det gjelder trafikkmengden er de store trafikktoppene oppover dalen på fredag mellom kl. 18 og 20.

Nedover dalen er disse på søndag i tidsrommet mellom kl. 16 og 19. Hver time passerer det da 275 kjøretøyer, eller ett omlag hvert 13. sekund.

På en vanlig hverdag går det ca. 3500 kjøretøyer totalt, mens det på lørdag og søndag går nærmere 5000 hver av disse dagene.

Gisholt opplyser til slutt at målingene har vist at 1788 kjøretøyer har vært ualminnelig raske, dvs. fartsgrensen ble overskredet med minst 20 km/t, i den perioden på 285 timer radaren var i aktivitet.

«Kaldt med 25° i skyggen»



Reisebrev fra vår utsendte i Kenya

Tropenatten har senket seg. Natten er full av underlige lyder. Sang og skingrende musikk fra moskeene rundt omkring. Snakk, bønner, radiomusikk. Byen våkner til liv når mørket senker seg, og temperaturen synker mot 30 grader. Gatene er trange så man kan ta i begge husveggenes samtidig. Det er ikke noe gate-lys, men fra enkelte portromsbutikker og barer som forøvrig bare selger brus i dette strengt muslimske samfunnet, kommer det litt lys. Forbi stryker flokker av tilslørte svartkledder kvinner. Mørke øyne ser på deg. De er vakre. Undrer meg på hvordan resten av ansiktet ser ut. Et og annet tilsynelatende herreløst esel siger forbi. Jeg er i Lamu, en gammel arabisk by på grensen til Somalia. Her er livet stort sett som det var for hundreder av år siden. Biler finnes ikke. Lamu ligger på en øy, og store deler av året er det bare mulig å komme hit med fly, slik jeg har gjort nå. Det er litt underlig å gå rundt her og tenke på at her var et av Afrikas største slavemarkeder, her regjerte sultaner og her ble det eksportert store mengder elfenben. Som jeg går rundt i disse trange gatene og filosoferer, finner jeg ut at Lamu er en tilstand, en måte å være på. Man gjør ikke noe i Lamu, ganske enkelt fordi det ikke er noe å gjøre, man flyr ikke



rundt for å se etter turistattraksjoner, bader eller sporter. Man bare er. Lamu er en stemning.

I dag har jeg kjørt båt igjennom dette øyriket som ligner på det man forbinder med sydhavsøyer. Vaiende palmer og hvite strender. Som nordmann, som skal være med på å forvalte en hel del penger til små prosjekter på landsbygda, blir jeg godt mottatt. Vanligvis er Landroveren full, og der vi kommer har jeg inntrykk av at halve landsbyen stiller. Det er stort behov for hjelp, både pengemessig og faglig. Så selv om jobben er svært forskjellig fra den jeg er vant til ved vegkontoret, så føler jeg at jeg har en del å gi fra tidligere utdanning, sunn fornuft og ikke minst all hus og hyttebygging som jeg har tuklet med på fritida. Det som kanskje er viktigst her er å tilpasse seg selv og arbeidsmetodene de mulighetene som finnes her.

Det skrev jeg for noen dager siden på en tur til Lamu. I dag er det første påskedag. Regntiden har nettopp startet og det fosser ned. Heldigvis er det lange perioder med sol innimellom, men etter to måneder med sol og gradestokken aldri under 28 grader om natten så var det litt deilig med regn. I dag synes vi det er kaldt og vi ble litt overrasket da vi oppdaget at temperaturen var 25 grader. Det er helt fantastisk hvordan kroppen vender seg til varme. Det er blitt en naturlig tilstand å gå våt. Det er avkjølende å dusje tre ganger om dagen.

Ellers har jeg en stor Landrover til min disposisjon, så jeg kjører rundt i bushen på mer eller helst mindre eksisterende veier. Mombasa er kontrastenes by. Langs kysten som består av uendelige palmekledte strender ligger luksushotellene på rekke og rad. Hver uke strømmer laster av turister fra Europa, særlig Tyskland, hit ned. Og de får valuta for pengene, i form av fine hoteller, strender, korallrev og varme. 27 grader i vannet. Men Mombasa er noe langt mer. Det er stedet hvor arabere og portugisere slo seg ned og kjempet mot hverandre. Det er et sammensurium av gamle tradisjoner og byggeskikker og gir et broget miljø.

Det er fantastisk å være her, og være en del av dette.

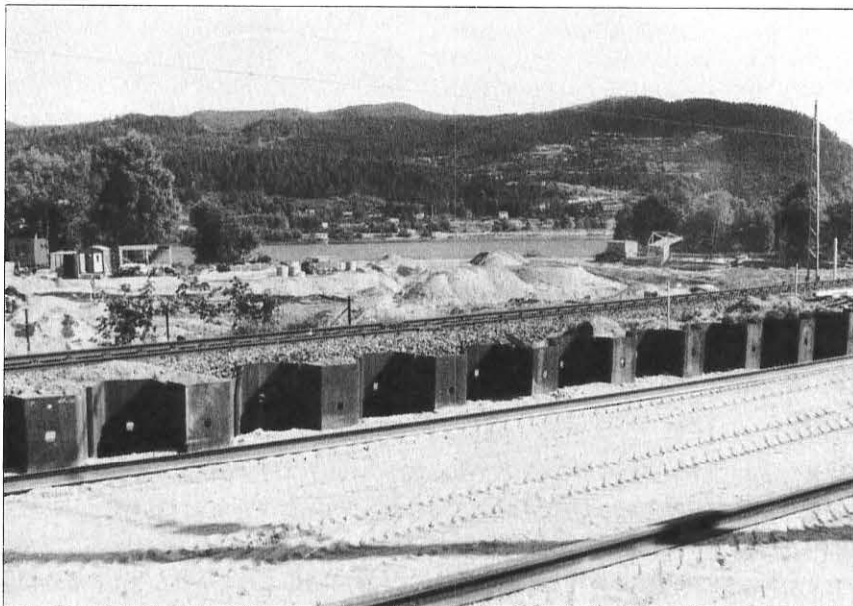
Håper dere også får en god sommer. Mange varme hilsner fra et varmt sted.

Bjørn Dietrichs

NY E-76 GJENNOM NEDRE EIKER

Tekst: Arne Kruhaug

Foto: Willy Bakken



Som det nok vil være kjent for mange er arbeidet med ny E 76 gjennom Eikerbygdene startet. Mjøndalsbrua er vel det folk flest forbinder med dette prosjektet, men sett i sammenheng med hele parsetten fra Stenseth til Langebru (ved Haug kirke), er ny bru over Drammenselva i Mjøndalen bare en liten del av det hele. Brua skal forøvrig hete Nedre Eiker bru for også å ha segt det.

Arbeidene er som nevnt i gang, og da spesielt i området ved Fjerdinger, like ved gamle Mjøndalen cellulose. Her etableres en ny tverrforbindelse mellom dagens rv. 284 og den kommende E 76 nede i elvekanten. Denne tverrforbindelsen må kysse jernbanen, og vil således foruten ca. 200 m ny veg inkludere ny jernbanebru over den nye vegstumpen. Brua skal bygges kommende vinter med egne mannskaper, men før dette arbeidet kan igangsettes, har det vært nødvendig med omfattende forarbeid.

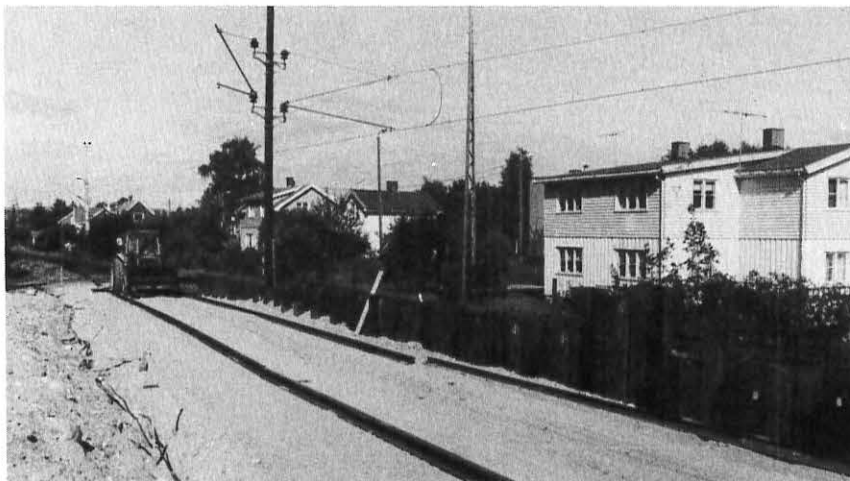
Starten gikk i februar i år, med omlegging av kommunalt ledningsnett for omkring en million kroner. Det nye krysset vil ligge like inntil kommunens renseanlegg, noe som har nødvendiggjort disse arbeidene. Ent-

reprenør for denne jobben har vært J. & A. Rosenlund A/S, Åmot.

Videre må jernbanespetret midlertidig sideforskyves mens ny bru blir bygget, dette har gjort det nødvendig å etablere i alt nesten 1000 M2 spuntvegg. Seierstad Pælemaskiner A/S, Oslo, fikk denne kontrakten, som er på ca. 700.000 kr. Dette inkluderer da også fjerning av spuntene neste vår. Selve vegbanen vil, i forhold til grunnvannstand og Drammenselvas nivå, bli svært lav. Dette har gjort det nødvendig med en forsegling av hele «bassenget», for å unngå hyppige oversvømmelser, og denne forseglingen består da i at en nesten 7.000 M2 stor PVC-duk blir lagt ut under trauret for å hindre vanninntrengning. Duken kommer i ruller på to meters

bredde, og blir sveiset sammen på stedet. Denne kontrakten gikk til Drammensfirmaet Svendsen Tak A/S, og er på ca. en halv million kroner. Overvann og eventuelle lekkasjer i duken er det et omfangsrikt drens- og pumpesystem som skal ta seg av, slik at vi også mener å være gardert på dette området.

Det er som en vil forstå mange baller i luften over dette relativt begrensede området, men ettersom arbeidene sålangt har gått svært greit ulla, mener vi (sevfølgelig) det er grunn til å håpe på et godt resultat. Oppsynsmann for arbeidene er Pål Rødby, som dessuten har hatt assistent Ole Resell ved sin side.



Også NSB's skinnegang blir lagt om på grunn av den nye vegen.

AUTOSYS VIDEREUTVIKLES

Vegdirektoratet har nå startet arbeidet med videreføring av vegvesenets informasjonssystem for motorvogner og førerkort; AUTOSYS. Det er Registreringskontoret i Vegtrafikkavdelingen som har fått det daglige ansvar for prosjektet. Kontor for administrativ databehandling blir den viktigste støttespiller. Førstekonsulent Rolf Erik Larsen i Registreringskontoret, som har stått for utarbeidelsen av en forprosjektrapport for videreutbyggingen presiserer at det nå er tale om gjennomføring av et prøveprosjekt, og at det senere vil bli tatt endelig stilling til utbyggingen.

Det var etter behandling i fagsjefmøte 19. desember 1978, at vegdirektøren gikk inn for at arbeidet med utvikling av et fremtidsrettet informasjonssystem for motorvogner og førerkort — kalt Autosys — skulle starte opp. Utviklingen ble planlagt trinnvis:

- **hovedtrinn 1** omfatter etablering av database, hvorfra opplysninger kan hentes ut på skjermterminaler hos brukerne av førerkort- og motorvognopplysninger (spørresystem).
- **hovedtrinn 2** omfatter videreutvikling av databasen, slik at denne kan bli ajourført direkte fra skjermterminalene hos brukerne.

— **hovedtrinn 3** omfatter ytterligere utvikling, slik at maskinelle utskrifter fra databasen, herunder vognkort, kan kjøres ut på skrivere hos brukerne.

Utvikling av 1. trinn er slutført. Etter førte forhandlinger med de ansattes organisasjoner om spredning av Autosys i biltilsynet, er skjermterminaler nå under utplassering på biltilsynstasjonene. Også hos politiet, Toll- og avgiftsdirektoratet og i noen trafikkforsikringsselskaper er det installert terminaler. Første hovedtrinn ventes i sin helhet gjennomført i 1985, sier førstekonsulent Rolf Erik Larsen.

Også utviklingen av hovedtrinn 2 og 3 er nå startet, og det er i den forbindelse blitt utarbeidet en forprosjektrapport: «Autosys — Utvikling av hovedtrinn 2 og 3 — Prøveprosjekt». Formålet med rapporten har vært å få fram et grunnlag for videreføringen av Autosys, og den skal danne basis for drøftinger/forhandlinger med de ansattes organisasjoner, foruten gi informasjon om videreføringen av Autosys til berørte, særlig biltilsynets ledelse og ansatte.

I et drøftings-/forhandlingsmøte har organisasjonene sluttet seg til opplegget med videreutvikling av Autosys i form av et prøveprosjekt.

Rapporten tar for seg hovedelementene i hovedtrinn 2 og 3, slik man nå tenker seg systemet skal virke, en rekke delspørsmål som må nærmere avklares (delprosjekter), forholdet til Hovedavtalen/Særavtalen, brukermedvirkning, opplæring, konsekvenser for personalet, rasjonaliseringsgevinst og omkostninger, tidsplan m.m.

I hovedtrekk innebærer opplegget:

- I størst mulig utstrekning vil hele landet bli betraktet som ett registreringsdistrikt.
- Også den kommende generasjon database får beliggenhet i Sta-



tens datasentral for administrativ databehandling.

- Videreutviklingen av motorvogn-delen i Autosys vil bli prioritert. I førerkortdelen vil det i første omgang bare bli foretatt slike omlegginger som er strengt nødvendig for å oppnå et integrert førerkort- og motorvognregistersystem.
- Det etableres et maskinelt typegodkjenningsregister som delregister i Autosys, for automatisk utheating av tekniske opplysninger ved registrering/utskrivning av vognkort. Det skal også kunne gjøres oppslag direkte i den enkelte typegodkjenning.
- Oppdatering av det sentrale førerkort- og motorvognregister vil i det alt vesentlige skje fra biltilsynets skjermterminaler. De oppdaterte opplysninger forutsettes å bli tilgjengelige for brukerne umiddelbart.
- De lokale motorvognregistre i biltilsynet avvikles.
- Det er forutsatt fortsatt desentralisert utstedelse av vognkort og førerkort ved den enkelte biltilsynsstasjon. Vognkortet som får ny utførelse, skrives ut maskinelt. Maskinell utskrivning av førerkort innføres senere.
- Ny eier avmerkes i databasen straks melding om eierskifte er mottatt.
- biltilsynets løpende meldinger til Toll- og avgiftsdirektoratet om montering m.v. av kilometerteller, gis over terminalsystemet. Omregistreringsavgiftens størrelse vil bli forsøkt lagt inn i skjerm-bildet. Senere vil det også bli forsøkt lagt inn kontrollrutiner for toll og engangsavgift.
- Opplysningsinnholdet i databasen utvides med opplysninger om kjøretøy som er stjålet og om kjøretøy som er betydelig skadet, avgiftsforhold m.v., foruten kjøretøYTEKniske opplysninger. Førerkortopplysningene beholdes foreløpig uendret.
- I en senere fase innlemmes politiets registre for «særskilt registrerte» kjøretøy i Autosys.
- Videreutviklingen igangsettes som et prøveprosjekt, hvor 2-4 biltilsynsstasjoner medvirker under utprøvingen. Vegdirektoratet har rettet henvendelse til vegkontorene i Akershus og Østfold om en stasjon i hver av disse fylker kan

påta seg oppdraget som prøvestasjon.

- Det nedsettes en brukergruppe med representanter fra prøvestasjonene og registergruppen i Vegdirektoratets sentrale registre, som trekkes kontinuerlig med i prosjektet fra begynnelsen av. Dessuten etableres etter hvert prosjektgrupper med deltagelse fra ytre etat og berørte kontorer i Vegdirektoratet, for utredning av delspørsmål (delprosjekter).
- Utvikling av systemet ventes å ta ca. ett år, med påfølgende prøving og justering i 6-12 måneder. Før endelig vedtak om utbygging treffes, evalueres prøveprosjektet. Utbyggingen ventes å kunne starte opp tidligst januar 1986. P.g.a. dobbelrutiner/merarbeid i innføringsfasen er det viktig at det nye systemet spres på landsbasis over kortest mulig tid. Størrelsen på de kommende årlige budsjetter vil imidlertid få avgjørende be-

tydning for hvor lang utbyggingsperioden vil bli.

- En vesentlig andel av den gevinst som videreutviklingen av Autosys forutsettes å gi, vil ved de fleste stasjoner gå med til å lette den anstrengte arbeidssituasjonen. Dette vil i sin tur gi mulighet for bla. bedre publikumsservice og bedre arbeidsmiljø, foruten at man i en periode slipper å tilsette ytterligere personell. Opplæring og erfaring fra tidsmessig utstyr vil gi kompetanse. Omleggingen vil føre til endring i arbeidsrutinene, og visse forskyvninger i arbeidsoppgavene kan komme på tale. Disse endringer forutsettes å bli godt forberedt av vegsjefene gjennom stasjonsvise prosjekter med medvirkning fra de ansatte og deres tillitsvalgte. Det er ikke forutsatt at ansatte i biltilsynet skal sies opp som følge av de arbeidslettelser som videreutviklingen av Autosys vil gi.

Rasteplass eller lunneplass?

Tekst/Foto Riise/Skarstad



Om det er en lokal skogeier som har funnet seg en asfaltert lunneplass, eller om det er en følge av vektkontroll vites ikke.

Men det er neppe slik turistene ønsker rasteplassene skal se ut. La oss håpe at denne plassen på rv. 285 er et helt spesielt unntak.

BILTILSYNET GIKK I LUFTA

Rep.: Willy Bakken.



Denne våren gikk biltilsynet i fylket bokstavelig talt i lufta. I samband med at telerestriksjonene ble innført, ble det bestemt at fly skulle benyttes i overvåkingen av tungtransporten.

Det samme opplegget ble benyttet i Oppland forrige år, og erfaringene som da ble høstet tydet på at dette var en effektiv måte å drive kontroll på. Når vi attpå til er så heldige å ha to flyvere i biltilsynet skulle det vise seg at den økonomiske siden av prosjektet også falt gunstig ut.

Brobyggeren «hang seg på» en av turene sammen med NRK's utsendte fra lokalradioen. Forventningsfulle og en smule spente ble vi ønsket velkommen av pilotene Reidar H. Svendsen og Per Kr. Rotherud.

Under forsikringer om at flyet nok sikkert ville klare atskillige turer til før noe eventuelt måtte hende, ble gjestene sammen med båndopptager, fotoutstyr og andre arbeidsred-

skaper, plassert i baksetet.

Her var det beltepåbud.

Den som intet våger intet vinner var mottoet. Sjekk av flaps, ror og hva det nå heter alt sammen, fikk pulsen ned på normalt leie igjen. Her var det tydelig gutter som kunne mer enn å vinke biler inn for kontroll.

Stemningen i baksetet ble faktisk munter.

Men vi kom fort ned på jorda igjen

da det viste seg at flyet ikke ville starte. Nix strøm lød det fra det ene forsetet, noe som resulterte i at Svendsen hoppet ut for å sveive maskineriet i gang.

Tanken på at biler også en gang ble startet på denne måten, fikk baksetegjenstandene i urolig sinnsstemning. Dersom resten av «trøskeverket» var i tilsvarende forfatning var det nå brennsikkert at vi ville komme ned — dersom vi i det hele tatt kom oss opp da.

Risting og brumming tydet på at nå var det like før, men fortsatt var det ingen strøm i flyet, og det måtte vi ha for å få lov til å forlate Fornebu. Ellers var det egentlig ikke så farlig med strømmen, vaiere og tråder skulle



sørge for at det andre visstnok virket.

Det hele endte med at etter tre turer ut og inn av flyet var strømmen endelig tilbake. Ikke viste vi at en også måtte være elektriker for å kunne fly. Ny brumming og denne gang samtale med en eller annen i et tårn og attpå til på et språk som sterkt minnet om engelsk, ble det gitt klarsignal for «take off». Det skulle vise seg å bety at nå fikk det bære eller briste.

Og det bar, bortover bakken i stadig større hastighet. Bemerkninger fra baksetet om at vi jammen var heldige som ikke traff på UP-Olsens muntre gutter, var det ingen som riktig forsto. Stor hastighet var visstnok nødvendig for å kunne forlate moder jord.

Og det gjorde vi også, og snart hadde vi lagt flyplassen bak oss og under

oss. Selv om det ikke var søte damer ombord som gikk rundt og tok opp bestilling, ble turer likevel hyggelig etterhvert.

Mistanken om at guttene foran likevel ikke bløffet, men kunne sine saker, penset tankene over på det som vi egentlig var ute på, nemlig vekt-kontroll fra fly.

Fra den del av turen, som riktignok blekner i forhold til opplevelsene tidligere, er å berette at den forløp uten større dramatik. Vi gjorde først en tur over Røyken og kunne kostatere at tungtrafikken her var minimal for øyeblikket. Deretter blinket vi forskriftsmessig til høyre og satte kursen mot Drammen. Her var det større trafikk kunne vi registrere, og over radio dirigerte vi bakkemannskapene dit vi mente det var behov for dem. Så



NRK var også med på turen, og her intervjues Svendsen etterpå.

satte vi kursen oppover Drammenselva og Hokksund, og stadig var vi i kontakt med bakkepatroljene og orienterte om det vi så.

Det at skriveren hevdet å se en som var iferd med å kamuflere doningen med nyutsprunget løvverk borte på en avsidsliggende skogsbilveg, skulle vise seg ikke å være riktig.

En liten svipp over Kongsberg resulterte i at vi oppdaget et par mistenkelig tunge lastebiler med svært avslørende last som på en eller annen underlig måte hadde klart å omgå kontrollpostene.

Godt gjort men ingen opprivende sener i framsetet av den grunn.

En kjapp sving til venstre og nedover, medførte at morgenmaten rask skiftet leie, og så bar det i retning av Hokksund igjen.

Muntre tilrop fra baksetet med spørsmål om det ikke gikk an å ta en loop ble bestemt avvist. Her var vi ute på tjenesteoppdrag, og ikke noe heisatur.

Etter en runde over Hokksund med påfølgende rapporter til bakken, gikk ferden langs rv 35 til Vikersund og så tilbake til Fornebu.

Møtet med vår planet foregikk som ellers av turen, på en sikker og behagelig måte. Applaus fra baksetet vidnet om at her var det passasjerer som hadde vært på ferietur i syden.

Avslutningsvis foretok NRK's utsendte et intervju av 2. styrmannen, og denne delen av oppdraget ble også taklet på en profesjonell måte.

Som nevnt innledningsvis, er det første gang at biltilsynet her i fylket har gått på vingene for å følge tungtransporten under teleløsningen.

Dette opplegget har som kjent res-



Som vi her får et inntrykk av er det lett å se hvor trafikken går og hvor det er behov for kontroller.



ultert i sterke reaksjoner fra lastebilnæringen som hevder at dette minner om personforfølgelse.

Om dette er et uttrykk for dårlig samvittighet skal være usagt, men kontroller tidligere år har i aller høyeste grad vist seg å være berettiget. Også for lastebilnæringen selv skulle det være en fordel å få luket ut de relativt få som ikke vil rette seg etter de bestemmelsene som gjelder denne perioden.

En annen sak er det om dette er den riktige måten å utnytte ressursene på. Svaret på det vil vi få når den totale effekt av dette prøveprosjektet er vurdert.

Da vil det også bli tatt stilling til om dette er noe å fortsette med, også for kommende år.



Meldinger fra flyet til patruljene nede på bakken og kontrollen var igang.

Holmenkollstafetten 1984:

Vegvesenet hadde lag både med og uten hår på brystet



En typisk representant for etaten. Denne har en aning med hår på brystet.

13. mai var dette års dato for vårens vakreste utskeielse, Holmenkollstafetten. Mer enn 15 000 løpere av alle mulige kjønn hadde avsatt denne dagen for virkelig å sette farge og lukt på årets arrangement.

30 stykker av disse hadde vareadresse Tollbugt. 2, Drammen. Vi stilte nemlig i år med to lag i stafetten. Et med hår på brystet, og et ikke. P.g.a. fjorårets utmerkede innsats av mannelaget, ble det her i år nærmest en kamp om å få være med. Generalen var stadig å se rundt omkring på huset, ivrig noterende annsattes vaner og rutiner. Her ble alt observert: Hvem som kjørte til døren, tok heisen, spiste wienerbrød o.s.v.

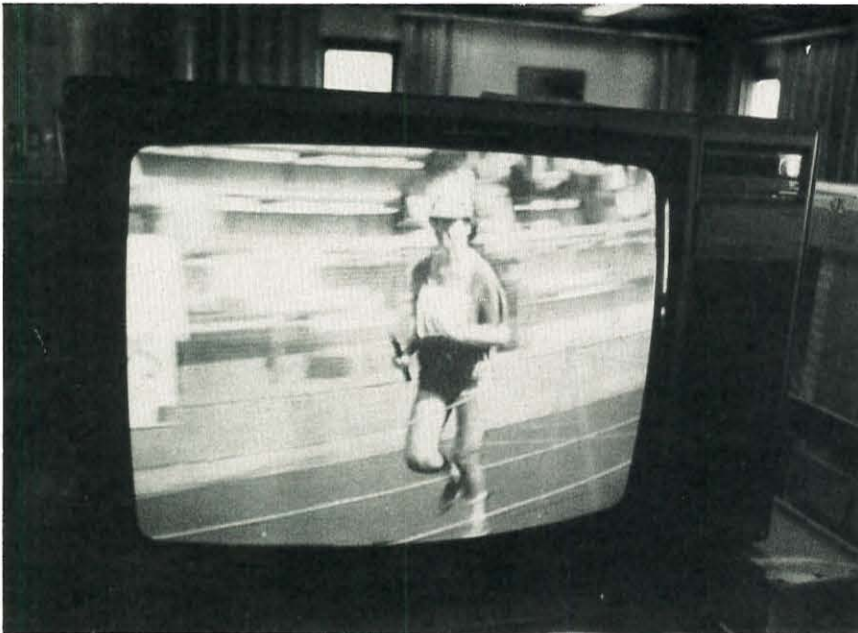
Skrittlengde, livmål, høyde og kroppstemperatur ble i all hemmelighet målt og nedskrevet. Her gjaldt det å finne rett mann på rett etappe. Målet vårt i år var jo å løpe hele stafetten på under en time. Alt måtte derfor klaffe. General Wanvik kom da også frem til et lag som på papiret virket uslåelig. Enkelte kom vel kanskje med av gammel vane. Andre var faktisk så habile til å løpe at deres plass på laget fullt ut kunne forsvares.

At noen fortsatt stiller med altfor korte ben, ble dessverre også i år neglisjert. For det var med en viss undring vi oppdaget at f.eks. en langbent kar som Nils Harald Kraugerud ikke var å finne på laget. Men vi får vel være enig med generalen når han siterer et gammelt ordtak: « Det er bedre men en kort Grothing i Oslo enn ti lange Kraugeruder på Loesmoen ». Det var nok derfor det beste laget, som med selveste Reidar Oppsynstavn i spissen, tidlig søndag 13. mai satte seg på bussen med kurs for Oslo for igjen å vise verden løpsteknikk av ypperste klasse.

Så langt hårete bryst og ben. Nå damelaget.

At vegkontoret klarte å stille damelag var egentlig ikke så mye å slå reven i taket for som man kanskje skulle tro.

(Det med reven er da heller ikke lovlig. Jfr. Lov om dyrevern av 7. juni 1935). Det skulle vise seg, når det endelige laget var klart, at svært få var av ren rase. Av ca. 45 vegkontordamer var det kun seks stykker fra Stall Rognan som var modige nok til å stille opp. Hadde det ikke vært for en sær



Årets stafett ble tatt opp av vårt videoteam. Her ser vi Liv Nebell like før mål.

oppglødd og pågående general, ville damelaget vært en saga blott. Han kontaktet nemlig alle gangbare korer, døtre, tanter, svigermødre og det som verre var, for om mulig å få de til å gjøre en innsats for vegvesenet denne ene dagen. Han satt til slutt inne med en utrolig mengde opplysninger om alder, helsetilstand, og generelle familieforhold samt hva den enkelte hadde tenkt å foreta seg 13. mai samme år.

Som de fleste nå vet endte det opp med et veltrent damelag på 15 styk-

ker som alle var innstilt på å stå på for fullt. (Typisk vegveseninntilling).

Startskuddet for de hårete smalt klokken 1400. Damene kom minutter bak. Vi skal ikke her si så mye om selve løpet, men det er verdt å nevne at etter halvløpt første etappe, klasse 9 pulje 3, var Buskmennene helt oppe i teten. Vi falt noe av etter hvert, men tross store lueskygger og et par korte benstubber, havnet vi på den bedre halvdelene av resultatlisten for bedriftsklassen. Tid 61.45. Altså fortsatt ikke under timen. men klar forbed-

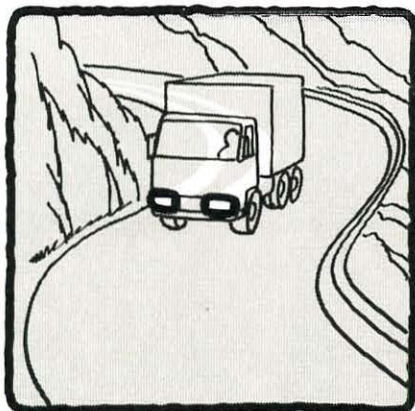
ring fra 1983, og med Vestfold vegkontor fraløpt en gang for alle.

At vegmennene gjorde det så bra, overrasket vel ingen. Noe annet er det med jentene våre. Generalens oppsatte tidskjema for når den enkelte dame burde se seg om etter en stafettpinne med vegvesensmak ble til de grader gjort til skamme. Da ankerdama Liv stormet i mål på Bislet klokken 15.31. hadde de åtte minutter til gode på tidligere nevnte tidsskjema!

Tid 1.22.

Selv om hele laget ydet maksimalt gjennom hele stafetten, bør nok husets seks damer spesielt nevnes. Ikke for at de svettet mer eller fikk krampe tidligere enn «husmordelen», men for at de i det hele tatt var så sporty at de stilte opp. Disse vil utvilsomt danne stammen i neste års lag, for lag blir det. Eller for å sitere Hilde Sentralbord en dag i juli: «Bare jeg får igjen pusten, og får løpe sjarmøretappen som i år, så skal da jeg være med».

Årets arrangement ble for vegvesenfolket avsluttet på en av hovedstadens spisesteder. En opplagt Wiggo «Blake» Foosnes, for anledningen selvoppnevnt formann i festkomiteen, ledet avslutningssermonien på en profesjonell og verdig måte. Det ble riktig nok litt pinlig da samme Blake etter en stund mente å se en elg komme ut av veggen. Når han i tillegg påstod at han tydelig kunne høre dyret lage ko-ko lyder, var det på tide å erklære 1984-stafetten for avsluttet, og ta bussen hjem. Følgende var med på 84-laget:



Bilys som beveger seg fanger oppmerksomheten

Herrelaget:

Erik Foslien
Jan Wamstad
Wilhelm Foslien
Per Moen
Per Ole Wanvik
Sæming Alvim
Åge Kolberg
Terje Groth
Pål Dietrichs
Svein Gilhuus
Tore Hodnebrug
Jan Brevik
Svein Ove Pettersen
Gunnar T. Johannesen
Reidar Stavn

Damelaget:

Wenche Johansen
Grethe Wanvik
Anne C. Hodnebrug
Anne Karin Kirkerud
Siri Jahren
Gro Ryghseter
Gunvor Sønju
Synnøve Finnerud
Randi Alvim
Anne Marie Johannesen
Laila Bråthen
Björg Brevik
Aud Thoresen
Hilde Midtgaard
Liv Nebell

Rep.: Jan Wamstad



Samtlige av de 34 dødsulykkene i 1983 er nå blitt nøye analysert.

Av Hans Jacob Gisholt

Denne oversikt over dødsulykkene på vegene i Buskerud i 1983 er laget for å minne oss om det mest tragiske av alt— en trafikkulykke med døden til følge.

Den er dessuten et forsøk på en statistisk analyse ut fra tilgjengelige data med det mål å bruke dette materiale i trafiksikkerhetens tjeneste.

Ulykkesfordelig på stedet:

Av de 34 ble 20 drept på vegen i 11 forskjellige landkommuner, og 14 drept på vegger i de tre bykommunene.

I 7 landkommuner skjedde det ikke dødsulykker. Det var i Hurum, Røyken, Øvre Eiker, Nore og Uvdal, Hole, Rollag og Hemsedal.

Ulykkestype:

bil mot bil med motsatt fartsretning	11 drepte
bil mot bil ved sving i kryss	3 drepte
bil mot motorsykkel	3 drepte
bil utenfor vegen ingen kollisjon	3 drepte
traktorulykke, alene	1 drept
selvforskyldt	1 drept
Motorisert trafikk:	22 drepte
bil mot spark	1 drept
bil mot fotgjenger	6 drepte
bil mot sykkel	4 drepte
Kollisjon med myke trafikkanter:	11 drepte
sykkel alene	1 drept

Ulykkesårsak:

skrens ved møteing	8 drepte
ikke overholdt vikeplikt	3 drepte
selvutløsning av bremseser	1 drept
ukjent	10 drepte
illebefinnende/sovnet ved rattet	3 drepte
ryggende buss	1 drept
fortsettelig drap	1 drept
promille	2 drepte
blendet av sol	1 drept
slynget ut av bil	1 drept
sykkel på feil side	1 drept
stor fart	2 drepte

34 drepte

Er det noe «mønster» i dødsulykkene på vegene i Buskerud i 1983? Fig. 1

viser fordelingen av 34 trafikkdrepte på de enkelte måneder. En forsiktig analyse viser at ulykkene fordeler seg over alle måneder med unntak av januar uten dødsulykker og juli og desember med en dødsulykke hver. Det er ingen påviselig sammenheng mellom trafikkmengdenes fordeling over året, og tilsvarende kurve for trafikkdrepte.

Trafikken på vegene i Buskerud krevde i 1983 34 dødsoffer. Disse ble drept i 27 trafikkulykker.

ULYKKEFORDELING I ÅRET:

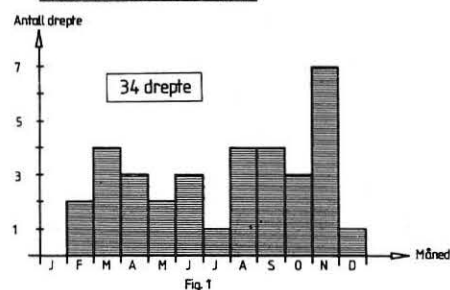


Fig. 1

Fig. 2

viser fordelingen av 34 trafikkdrepte på de enkelte ukedøgn. Tirsdag og søndag ligger høyest med mandag, torsdag og lørdag lavest. Det er her ikke holdepunkt for å kunne si at de fleste dødsulykkene skjer i helgene

ULYKKEFORDELING I UKEN:

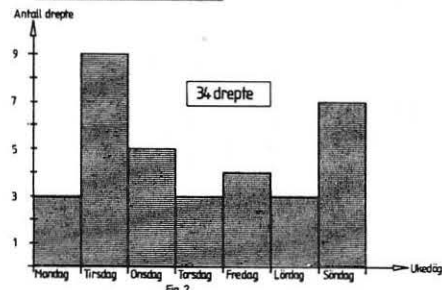


Fig. 2

Fig. 3 viser fordelingen av 33 trafikdrepte (1 mangler vi tidspunkt for) på døgnetimer. Her kan man trekke frem endel ting:

— det er gledelig at det ikke har skjedd dødsulykker i skoletiden om morgenen.

— nesten halvparten av dødsulykkene skjer etter kl. 18 om ettermiddagen.

— det er ingen eller få dødsulykker når trafikken er størst mellom kl. 6 — 8 om morgenen og kl. 15 — 17 om ettermiddagen.

ULYKKEFORDELING I DØGNET:

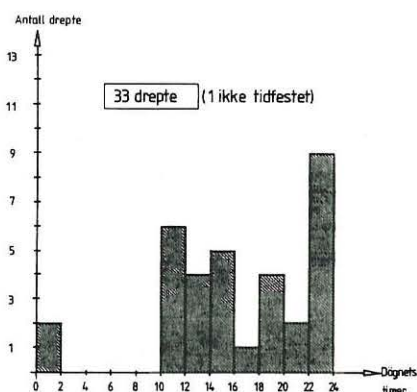


Fig. 3

Fig. 4 viser aldersfordelingen på de 34 trafikdrepte med 4 under 14 år og 9 over 65 år.

ALDERSFORDELING:

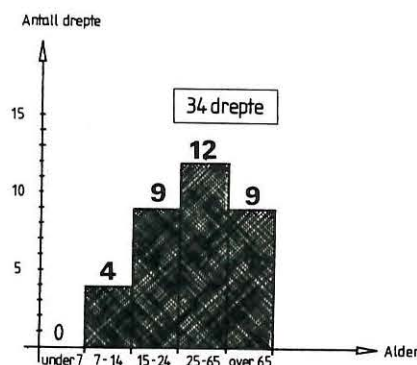


Fig. 4

Fig. 5 viser på hvilke vegtyper dødsulykkene fant sted. Tabellen gir et uttrykk for at der trafikkmengden er størst, der er det flere ulykker enn på veger med lavere status og mindre trafikk. Private veger «faller noe utenfor» dette resonnement.

VEGTYPE:

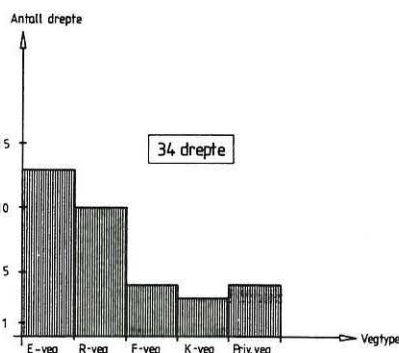


Fig. 5

Spredningen i ulykker kommer tydelig til uttrykk når en ser hvor de har skjedd. Her kan trekkes frem kommuner som Røyken, Hurum og Øvre Eiker med relativt stor trafikk der det ikke har skjedd dødsulykker, mens det på den annen side finnes kommu-

ner med mindre trafikk der det har skjedd dødsulykker. Det kan her bl.a. nevnes: Nes, Flå, Sigdal, Ål og Flesberg.

Den motoriserte trafikken alene har forårsaket 22 drepte mens kollisjoner med myke trafikkanter forårsaket halvparten så mange, altså 11 drepte. En ulykke var i tillegg en singel sykkelulykke.

Det er vanskelig å si noe konkret om årsakene i minst 10 av dødsfallene.

Det var hele 8 trafikdrepte ved at et av kjøretøyene fikk skrens ved møting, og 3 trafikdrepte ved at vikeplikten mot forkjøringsveg ikke ble overholdt. 3 trafikdrepte skyldes trolig illebefinnende eller at bilfører har sovnet ved rattet, 2 dødsoffer tilskrives promillekjøring og 2 stor fart.

Det er bemerkelsesverdig at ett av dødsofrene i trafikken i 1983 skyldes påkjørsel med vilje. Bilføreren ble i februar 1984 dømt til 4 års fengsel for forsettlig drap.

En av de trafikulykker i 1983 som fikk stor oppmerksomhet, skjedde onsdag den 27. april kl 0845 på motorvegbrua gjennom Drammen. 3 kjøretøyer var innblandet i en kollisjon og ett av dem, en lastebil falt ned fra brua. Føreren av denne bilen døde ca. 7 uker senere, med han omfattes ikke av statistikken over trafikdrepte i Buskerud i 1983.



Av de 34 dødsulykkene som fant sted i 1983, er det vanskelig å si noe bestemt om årsaken i 10 av ulykkene.



AKSJON MOT HELGE- ULYKKENE GÅR VIDERE

Det er de mange og alvorlige trafikulykkene i helgene som er bakgrunnen for at Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet i fellesskap har bestemt seg for å gjennomføre denne aksjonen mot helgeulykkene.

Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli skadet eller drept i trafikken er mer enn 5 ganger så stor natt til lørdag og søndag som ellers i uken. Hele 10-15 % av alle dødsulykker skjer disse to nettene, til tross for at trafikken da er relativt liten. Statistikken viser videre at den typiske helgeulykken er en utforkjøring i en vanskelig sving. Denne ulykkestypen forårsaker over 60 % av de personskadeulykkene som skjer natt til lørdag og søndag mens utforkjøringer «normalt» bare utgjør ca. 30 % av alle ulykkene. Den typiske helgeulykken skjer utenfor tettbygd strøk og føreren av ulykkeskjøretøyet er en ung, rutinerert fører — ofte med promille.

Det er disse ulykkene en vil forsøke å få redusert snarest mulig ved å gjennomføre en forsterket utekontroll i helgene. Målet med aksjonen er å oppnå en dokumenterbar reduksjon av ulykkestallene.

Denne forsterkede utekontrollen er å anse som et straktiltak. På noe sikt vil det også være aktuelt å iverksette andre tiltak.

Samarbeid biltilsyn — politi

Det er forutsatt at denne aksjonen mot helgeulykker skal foregå i et nært samarbeid mellom biltilsynet og politiet.

En finner det naturlig å fordele hovedansvaret for kontrollene slik mellom de to etatene at biltilsynet tar hovedansvaret for de tekniske kontrollene, mens politiet tar hovedansvaret for de trafikale kontrollene (adferdskontrollen). Det forutsettes imidlertid at begge etaters personell samarbeider om begge typer kontroller så langt dette er hensiktsmessig. Fra biltilsynets side må således også personell med trafikal kompetanse engasjeres i kontrollene.

Kontrollomfanget og -opplegget

Rammen for biltilsynets innsats vil være lagt gjennom de ekstra bevilgninger som stilles til disposisjon for aksjonen. Det beløp som etaten totalt har fått til disposisjon, er 2 mill. kroner.

Tid og sted for kontrollene må velges med omhu. Utvalgene må skje med bakgrunn i bl.a. allerede foretatte ulykkesregistreringer (jfr. «black-spots»), politiets og biltilsynets kjennskap til de lokale forholdene, helgetypiske aktiviteter (f.eks. festarrangementer, «motortreff», sportsarrangementer o.l.), helgetypiske trafikkgrupper (jfr. ungdommens forlystelseskjøring, kjøring til/fra hjemstedet) osv. I praksis vil dette si at tid og sted for kontrollene velges slik at de i størst mulig grad legges til tider og steder der ulykkesrisikoen er størst, jfr. foreliggende ulykkesstatistikk. Det bør legges vekt på å finne fram til tider og steder der en kan regne med at spesielt interessante trafikant- og kjøretøygrupper er overrepresentert.

Helgen regnes i denne forbindelse fra fredag ettermiddag til søndag natt og spesielt interessante kontrolltidspunkter er fredag ettermiddag samt natt til lørdag og søndag. Det bør legges vekt på å få lagt en tilstrekkelig stor del av kontroller til kvelds- og nattetid.

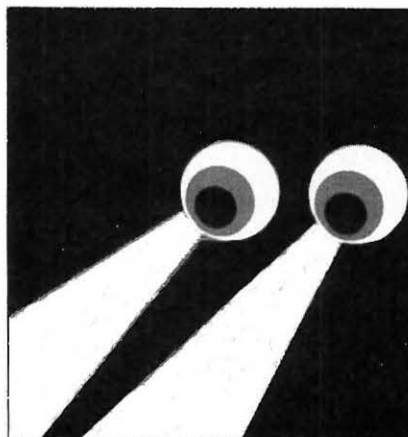
Også spørsmålet om hva slags adferd og hvilke deler av kjøretøyene kontrollene skal rettes inn imot, må sees i sammenheng med ulykkesstatistikken og det vi vet om ulykkesårsakene. Alle typer kjøretøyer bør inngå i kontrollene, men det bør legges særlig vekt på kjøretøy som er typiske for bruk i helgene, særlig personbiler og motorsykler. Kontrollene bør rettes inn mot de delene på kjøretøyene som antas å ha størst betydning i tra-

fikksikkerhetsmessig sammenheng, så som bremses, dekk, styring, lys m.v. Typer av trafikantadferd som kan være trafikkfarlig og spesiell for helgene er promillekjøring, stor fart, uforsvarlige forbikjøringer m.v.

Oppfølging av aksjonen

Oppfølgingen av aksjonen er viktig, både for å kunne utnytte de erfaringer som høstes under aksjonen i forbindelse med senere trafikkikkerhetstiltak og for å få et begrep om hvilken effekt aksjonen har hatt med tanke på resultat i forhold til de midler som forbrukes til aksjonen. Videre vil en peke på hvor viktig det er å få utnyttet resultatene fra aksjonen i senere informasjonsopplegg planlegging og gjennomføring av utekontroller, som bakgrunnsmateriale i føreropplæringen osv.

**BLI SETT I TIDE
BRUK LYS
OM DAGEN**



Også utforkjøringsulykkene granskes

Hans Jacob Gisholt

Det ble i 1983 etablert et samarbeid mellom Norges Forsikringsforbund ved Skadeforebyggende kontor og Vegsjefen i Buskerud med den hensikt å trenge litt dypere inn i temaet; utforkjøringsulykker. Dette gjelder kun utforkjøringsulykker der enlig kjøretøy kjører ut av vegen.

Omfanget av disse typer ulykker er betydelig. I 1983 var det 625 skadde og drepte personer på Buskerudvegene. Et grovt overslag med antakelse om at det er 15 ganger så mange forsikringsulykker som personskaudeulykker betyr at det skjer ca. 10000 forsikringsskadeulykker på Buske-

vegene hvert år. Noe i underkant av 30 % er utforkjøringsulykker.

Hensikten med denne undersøkelsen er flersidig og først og fremst i det ulykkesforebyggende arbeidet for trafiksikkerheten.

For Statens vegvesen vil det primære være å kartlegge skadestedene og så om disse faller sammen med de prioriteringer etaten gjør for allerede kartlagte 38 ulykkespunkter og 103 ulykkesstrekninger i fylket. Likeledes er utforkjørings situasjon, bilbeltebruk, dekkebruk og påkjørselsobjekt av interesse.

Så langt undersøkelsen foreligger til nå er stedfestelse av skadestedet det svake punkt i undersøkelsen. Kun ved 8 ulykker (tilsvarende 8 %) er stedfestelsen god nok, resten (92 %) er ubrukbare.

Det er videre å håpe at store deler av foreliggende statistikk vil være til hjelp for forsikringsselskapene i det skadeforebyggende arbeidet.

Det er store verdier det her er snakk om. Antar man at det skjer 3000 slike utforkjøringsulykker i 1984 og lar gjennomsnittet for hver skade i første kvartal på kr. 15500 være retningsgivende, betyr dette grovt regnet at utforkjøringsulykkene i Buskerud i 1984 totalt vil koste 46.5 millioner kroner i materielle skader.

De to figurene som er vist, er eksempler på hvordan det innsamlede materialet blir benyttet. I alt blir det laget 19 ulike tabeller.

UTFORKJØRINGSULYKKER I BUSKERUD 1984

1. KVARTAL

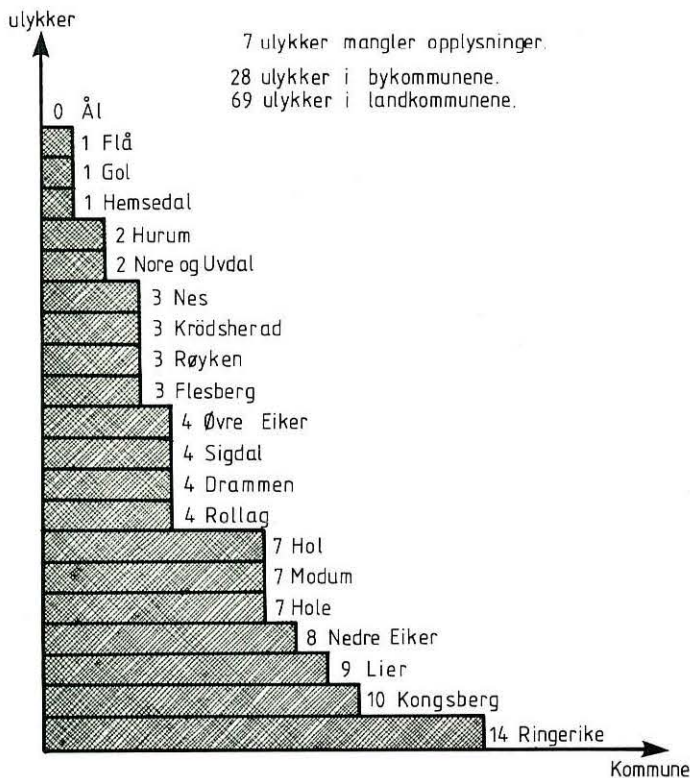


FIG. 4
SKADESTED -
KOMMUNEFORDELING

UTFORKJØRINGSULYKKER I BUSKERUD 1984

1. KVARTAL

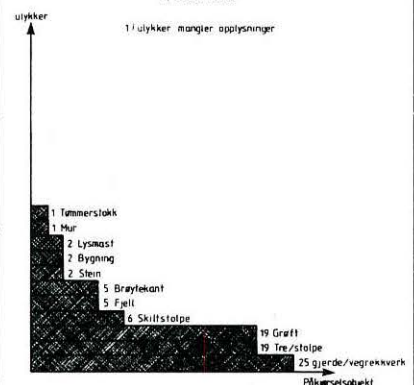


FIG. 16
PÅKJØRSELSOBJEKT



JURISTENS SPALTE

Av Tore Strand

BOLIGLÅN OG AVKJØRSEL

Sivilombudsmannens årsberetning for året 1983 inneholder som vanlig interessante saker fra forskjellige forvaltningsområder. Jeg skal her referere fra to saker.

Den ene gjelder ektefeller/samboere og boliglån i Statens Pensjonkasse. Finansdepartementet la til grunn at det bare kunne gis ett lån til felles bolig for ektefelle/samboere, som begge er tilsatt i staten. Ombudsmannen pekte på at en slik begrensning ikke følger av Stortingets vedtatte regler, som heller ikke inneholder noen delegasjonsklausul. Departementet endret deretter sin praksis.

Den andre saken gjelder avkjørelse fra riksveg, og usaklig forskjellsbehandling ved Samferdselsutvalgets klagebehandling. A søkte i februar 1982 om tillatelse til utvidet bruk av eksisterende avkjørelse for oppføring av bolighus. B søkte i desember 1981 om tillatelse til utvidet bruk av avkjørelse for fradeling av boligtomt. C søkte i august 1981 om det samme som B. Alle de aktuelle avkjørsler lå ved samme riksvegstreking med noen hundre meters avstand. Vegsjefen avsto alle tre søknader med omlag samme begrunnelse: Riksvegen var en viktig vegforbindelse som var blitt opprustet og utbedret til en høy standard. Det var et byggepress i nærliggende område, og man ønsket av trafikksikkerhetsmessige grunner å ha få avkjørsler med mange brukere i stedet for mange avkjørsler med få brukere.

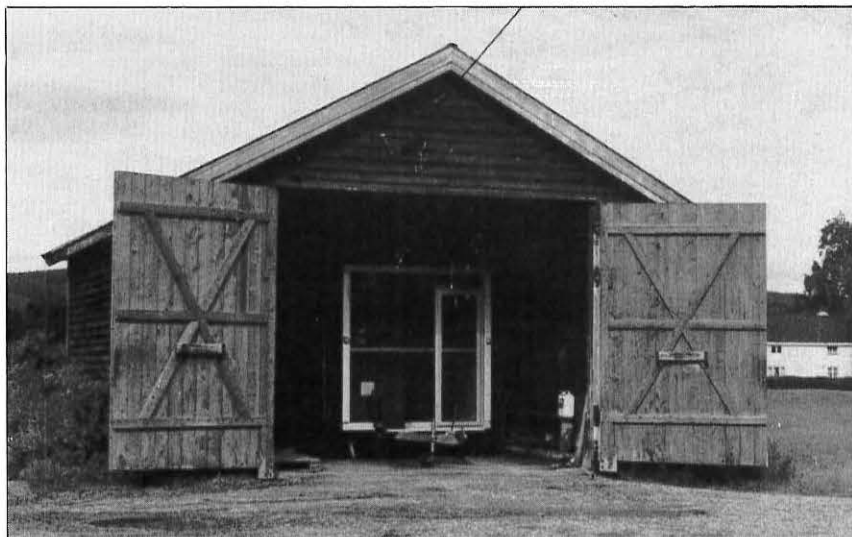
Samferdselsutvalget i fylket tok klagen fra C til følge (med 8 mot 3 stemmer). Senere avsto utvalget klagen fra A og B, som deretter klaget til ombudsmannen over forskjellsbehandling.

Vegsjefen redegjorde for de foreliggende retningslinjer for behandling av avkjørselssaker for riksveg og for de rammeplaner for avkjørseler fra de forskjellige riksvegstrekinger i fylket som var utarbeidet, og anførte at avgjørelsene i sakene til A og B

fulgte såvel gjeldende regler som vanlig praksis i distriktet. Samferdselsutvalget bemerket bl.a.: «Flertallet samferdselsutvalget ønsker å fremheve at de ikke på samme måte som vegsjefen anser seg sterkt bundet av praksis og retningslinjer, men er av den oppfatning at de har anledning til å vurdere den enkelte klage på fritt grunnlag.» Ombudsmannen reserverte seg mot denne uttalelsen: «Jeg finner det for min del klart at samferdselsutvalget, i likhet med andre forvaltningsorganer, er bundet av lover og regler, og dessuten av prinsipper om saklighet og likhet.» Når utvalget ikke følte seg så sterkt bundet av praksis og retningslinjer,

og stillet seg temmelig fritt til rammeplanen, var dette en situasjon som etter ombudsmannens mening var lite i samsvar med god forvaltnings-skikk. Han avsluttet slik: «Jeg må ellers konkludere med at det ikke er gitt noen fyldestgjørende forklaring på hvorfor utfallet ble et annet i C's sak enn i klagerens saker. For så vidt mener jeg at det har skjedd en usaklig forskjellsbehandling. Etter de foreliggende opplysninger må jeg imidlertid legge til grunn at det er avgjørelsen i C's sak som er i strid med praksis i tilsvarende saker, og denne «arbeidsutrykke» kan da ikke gi klagerne noe krav på å bli behandlet på samme måte.»

BRAKKEGARASJE?



Er dette et forsøk på å etterleve de stadig stigende krav til bedre utnyttelse av våre bygninger, eller er det standarden på hvilebrakkene som nødvendigvis gjør parkering i garasje?

Kanhende er det et utspill som er

tatt for å få flere maskingrupper å fordele garasjeutgiftene på?

Ikke veit vi, men det er iverthfall en ny måte den gamle garasjen i Sylling for tiden benyttes på.

Tekst/Foto: Riise/Skarstad.

KURS FOR MELLOMLEDERE

I begynnelsen av april i år mottok vi i biltilsynet innkalling til deltagelse i kurs: «Lederopplæring for mellomledere». Tidligere har jo det alt vesentlige av kurs for biltilsynet gått på rent faglige områder, slik at nok de fleste følte at innenfor det stadig viktigere felt, var det mye å hente.

Kurset var lagt opp i regional regi med deltagelse fra Aust-Agder og Buskerud, stasjonssjefer og seksjonsledere, og med deltagelse av biltilsynssjefer på siste samling. Kurset var lagt opp med 2 samlinger, og en mellomperiode. 1. ste samling, 2. og 3. mai, foregikk på Bø Hotell i Telemark og behandlet de mer teoretiske (tørre) emner som organisasjon, ledelse og arbeidspsykologi.

Mellomperioden fram til siste kurssamling ved Drangedal Turisthotell 29. og 30. mai skulle brukes til tidsregistrering og formulering av egne resultatområder. Siste samling tok for seg de innkommede resultater med særlig vekt på R.R.L.-resultatrettet ledelse. Diskusjon, samtaler og oppsetting av mål og ansvarsområder mellom stasjonssjefer og seksjonsledere ga nok stort utbytte og vil nok kunne bære frukter framover. Vi følte vel også etter hvert hvor nødvendig den noe teoretiske del var for den videre forståelse.

Kursformen er etter min mening svært effektiv med en mellomperiode der stoffet kan utdypes noe, ikke minst fordøyes.

Tidspunktet var som vanlig, sett fra biltilsynets side, svært uheldig valgt, og vi hadde liten tid innenfor ordinær arbeidstid i mellomperioden til å arbeide med stoffet.

Det kan nok også stilles et lite spørsmålstegn ved de lange kursdager, og det var nok her som på tidligere kurs, mange som hadde ønsket i hvert fall en dag innenfor normal arbeidstid med mulighet til å benytte seg av f.eks. svømmebasseng. Det sosiale samvær fungerte svært godt, med ekstra spiss på å utveksle uformelle meninger og ideer med kolleger fra andre fylker.

Kurset ga mye, og mange gjorde nok samme erfaring som meg at «jeg» også har svake punkter som jeg bør arbeide med og kan forbedre. Tidsregistreringer ga også svært interessante resultater, kanskje den

burde følges opp med en nærmere analyse. Kurset var godt gjennomført med erfarene og gode forelesere og det sees fram til neste kurs.

Per Kr. Rotherud
seksjonsleder

Misforstått parkeringsplass

I Buskerud fylke er det omlag 100 rasteplasser langs vegene. Vedlikeholdssjef Brigte Hope forteller at det er kommet en del klager på at rasteplasser blir benyttet som parkeringsplass for større tilhengere.

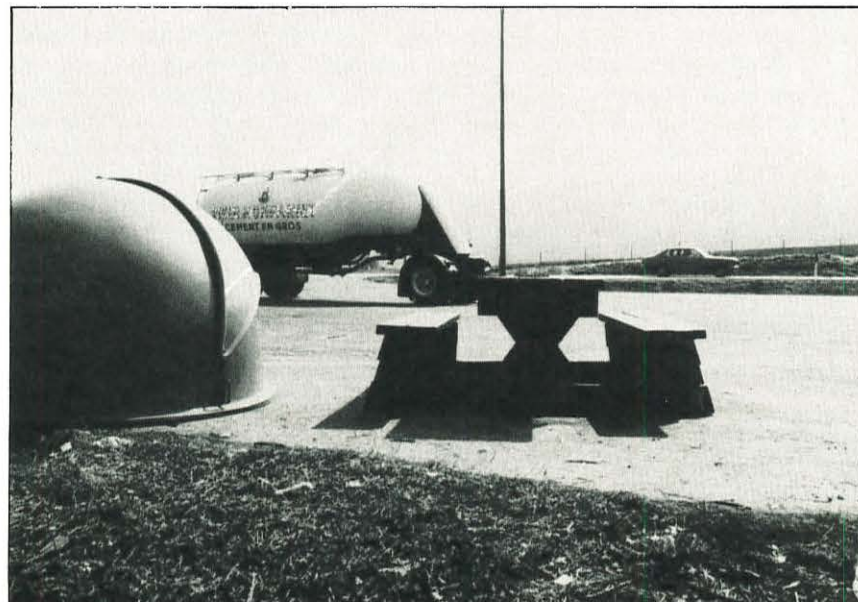
Hope er enig i at rasteplassen er bygget for de vegfarende og ikke som lagerplass for andre ting.

En parkert tilhenger bidrar ikke i noen særlig grad til å forskjønne omgivelsene sier Hope.

Men jeg kan også forstå at det kan være et problem for enkelte hvor de skal sette fra seg tilhengere, men som nevnt, vi i vegvesenet er ikke noe særlig begeistret over at rasteplassen blir benyttet til dette formålet.

Disse er anlagt som et tilbud til de vegfarende der de kan få mulighet til å koble av, ta seg en kaffekopp og kanskje nyte den vakre naturen rundt seg.

Da er det ikke noe særlig koselig å måtte stirre rett inn i en stor og stygg tilhenger som står og forsøpler miljøet, sier vedlikeholdssjef Brigte Hope til slutt.





Mye god skyting

Den 8. april arrangerte Bedriftsskytterlaget feltskyting på Gol. Deltagerantallet var som sist, i overkant av femti.

Været var ikke av det beste denne gangen heller, men det var mye god skyting.

Erling Lio ble beste skytter i år også og kunne sette vandrepokalen i herreklassen tilbake i premiehylle.

Dameklassen ble vunnet av Magda Øvrebø som sikret seg et napp i damenes vandrepokal.

Lagpokalen gikk til Maskinavd. område 5.

TERENGSKYTING 8. april 1984.

RESULTATLISTE

DAMEKLASSE

1. Magda Øvrebø	25/14
2. May Torhild Storeskar	24/17
3. Frøydis Granli	24/12
4. Olaug Grønset Granli	22/ 9
5. Gunn Reidun Hov	22/ 7
6. Ingeborg Bergene	20/ 7
7. Magnhild Lio	19/12
8. Ingrid Granli	18/ 5
9. Bjørg Hov	15/ 5
10. Kristi Stillingen	13/ 7

12 — 16 år.

1. Alf Egil Hov	28/18
2. Marit Storeskar	23/ 8
3. Berit Johanne Haugen	20/12
4. Lars Erik Rolid	19/ 6
5. Wenche Halbjørhus	18/ 9
6. Øyvind Skarstad	10/ 3
6. Kjell Lio	10/ 3
8. Mona Bergene	9/ 2
9. Terje Skarstad	8/ 2
10. Tom Skarstad	4/ 1
11. Odd Jarle Turhus	3/ 1

16 — 18 år.

1. Knut Ole Halbjørhus	27/20
2. Hans Olav Løen	22/14

Herreklasser.

1. Erling Lio	30/22
2. Edvind Syversen	29/14
3. Gerhardt Syversen	28/22
4. Asbjørn Hov	27/13
5. Arne Nils Storeskar	25/17
6. Oskar Løen	24/17

7. Reinhardt Granli	23/11	5. Olav Bergene	9/ 3
8. Olav Skredderberget	22/10	6. Lars Stillingen	7/ 4
9. Harry Granli	22/ 9	7. Hilde Storeskar	7/ 1
10. Anders Øvrebø	21/13	8. Henning Bråten	3/ 2
11. Roar Halbjørhus	21/10	9. Åse Berit Lio	1/ 1
12. Arne Bråten	20/ 4		
13. Oddbjørn Bergene	18/11		
14. Kjell Stillingen	18/ 9		
15. Lars Haugen	16/ 7		
16. Edvardt Rolid	15/ 6		
17. Ole Karterud	14/ 2		
18. Albert Skarstad	9/ 3		
19. Engebret Turhus	7/ 4		

LAG

Maskinavd. omr. 5		
Erling Lio	30/22	
Asbjørn Hov	27/13	
Arne Nils Storeskar	25/17	82/52
Anleggsavd. omr. 5		
Edvin Flevik	29/14	
Gerhardt Syversen	28/22	
Ole Karterud	14/ 2	71/38
Vedlikeh.avd. omr. 5.		
Roar Halbjørhus	21/10	
Ingeborg Bergene	20/ 7	
Kristi Stillingen	13/ 7	54/24

Klasse under 12 år.

1. Tone Haugen	27/17
2. Jørgen Flesvik	23/14
3. Alf Kolbjørn Sevre	16/ 5
4. Tore Karterud	12/ 2

TANNLØS ELGJAKT

Etter det vi kjenner til er det svært mange ivrige elgjegere blant de ansatte i vegvesenet.

Men her som ellers varierer det en god del i hvem som lykkes i å legge ned sitt bytte eller ei.

Tildragelsen det her skal berettes om, gjelder en som gjennom mange år visstnok skal tilhøre den siste kategorien, og som når han ikke er på elgjakt, tjener til sitt daglige brød i vegvesenet.

Forrige års jakt skulle vise seg å bli en uforglemmelig opplevelse for vår ivrige jeger, for i motsetning til tidligere jakting, opplevde han alle jegers drøm, nemlig å felle en elg. For alle ikke-elgjegere må fortelles at det er vanlig at når elgen ligger der stein dau, så tar elghunden og napper elgen i nakken, eller som det uttrykkes på fagspråket, hunden buster elgen.

Så skjedde også denne gang.

Det er også vanlig at når et jaktlag har felt en elg så må det feires, og selvfølgelig ble denne tradisjonen fulgt også denne gang. Men under denne delen av «jakten» var vår lykkelige storskytter så uheldig å miste trygghetsskapen sin. Til egen fortvilelse, men til enorm moro for de andre i jaktlaget, ble det lett intenst etter gebisset, men uten resultat. Etter en tids iherdig søking kom en av de andre med følgende teori om forsvinningsnummeret:

I sin enorme glede ovar å ha felt et dyr, hadde vår jeger rett og slett fulgt hundens eksempel og bustet elgen, men med det resultat at gebisset hadde satt seg fast i elgens nakke.

Redaktøren vil ikke gå god for troverdigheten av denne historien, men kan, hvis den er sann, forstå gleden både hos den stolte jeger og jaktkameratene. På neste side ser vi hvordan tegneren har tolket tildragelsen.



TILLITSVALGTE VEG

Nils Kleivedalen, 3626 Rollag
 Tove Seveljordet, 3630 Rødberg
 Nils Øyan, 3632 Uvdal
 Knut Grevsgård, 3580 Geilo
 Georg Grevsgård, 3580 Geilo
 Harald Haga, 3540 Nesbyen
 Elling Klype, 3540 Nesbyen
 Odd Juvhagen, 3540 Nesbyen
 Gerhard Syversen, 3540 Nesbyen
 Harry Granbakken, 3640 Skollenborg
 Bjarne Austad, Ekornveien, 3300
 Hokksund
 Truls Løvli, 3516 Noresund
 Leif Haug, Åsliveien 13, 3525
 Hallingby
 Åge Rolfsen, Åsveien 1, 3500
 Hønefoss
 Harald Roa, Heggen, 3500 Hønefoss
 Lars Myrbråten, 3490 Klokkearstua
 Bent Sørensen, Haskollveien 21,
 3400 Lierbyen
 Ole Jonassen, 3430 Spikkestad
 Dagfinn Brekke, Åserudgt. 10, 3022
 Solbergelva
 Jacob Jacobsen, Hans Nielsen Hau-
 gevei 40, 3320 Vestfossen
 Reidar Haugen, 3388 Sysle
 Asbjørn Hov, 3560 Hemsedal
 Kjell Haga, 3550 Gol
 Roar Halbjørhus, 3560 Hemsedal

KRYSSORD

Det er med en viss beklagelse vi må konstatere at kryssord ikke er «in» i vegvesenet for tida.

Vi har nå forsøkt med kryssorpp-gave i Brobyggeren et par ganger, men begge har fått svært dårlig oppslutning.

Vi biter i det sure eplet og kutter ut kryssorden. Skulle vi mot formodning få en storm av protester, vil vi selvsagt overveie å komme med nye oppgaver.

Blant de som anstrengte seg med å sende inn løsninger har vi trukket ut følgende som vil bli beriket med lodd i Pengeotteriet:

1. pr. Hans G. Tveiten, Vikersund
 2. pr. Olaf Rustand, vegkontoret
 3. pr. Nils Harald Kraugerud, vegkontoret
- Vi gratulerer.

KJØPESTOPP

Prøveordningen med at de ansatte i vegvesenet har hatt anledning til å kjøpe enkelte typer utrangert materiell må nå stoppe. Dette har Riksrevisjonen bestemt etter å ha gått saken nærmere etter i sømmene.

Vegdirektoratet var enig i vegkontorets vurdering i at det her var snakk om så små beløp at det ville være mer rasjonelt for etaten å kvitte seg med utstyr på denne måten enn om det f.eks. skulle auksjoneres bort.

Men Riksrevisjonen har altså en annen oppfatning, og dermed må små tilhengere, motorsager og småbrakker heretter finne seg i å bli tilbudt på det «åpne» markedet.

Jubilanter

Vi gratulerer:

50 år:

Kåre Stuvstad 7/6

Anne Berit Løvereide 24/6

60 år:

Tove Strand 7/7

Knut Skaga 17/7

Bjørn Øverby 24/8

Olav Harket 20/9

Takk

Takk for oppmerksomheten ved min 50-års dag.

Kjell Moen

Takk for oppmerksomheten ved min 60-års dag.

Juel Jensen

Lappesteinrennet

Det årlige bedriftsrenn
for kvinner og menn.

Med vegen som felt — når arbeid det gjeldt
i etaten si grein — område fire ved Lappestein.

Den 27. mai var dagen i år
med jubileum for kvarthundreår.

I alt var vi samla førtito stykker
til vennskaplig tevling og tru på vinnarlykke.

Løpet er fritt til fots og på ski
der alle før start har tippa ei tid
men skiskyting har sin eigen dom
der beste tippar kan treffe på bom.

Få med små og store det er rennets trekk
og her er ikkje snakk om etappetid og sprekk.

Vårsol over vidda — flekkevis i grått
så føret var kanskje «trevale» og trått.

Men koma ut og oppleva fjellets fri natur
er ønske som i de fleste av oss bur.

Men kvil ved ein stein fekk nokon sjå rein
og andre tala om gauk som gala.

Ein dag så flott og det gjer så godt
med slik ein tur — og siden ein lur
etter suppe og kaffe i solveggen daffe.

Men straks er skyting i gang — og eit gledeleg pang
før i år var første kvinne i skiskyting å finne.

Så den uttrekte tida — uten tillegg for smuss
dommere rekne ut minus og pluss.

Premie til alle — bestemt til klassevinner
de andre på bordet sin premie finner.

Av vandrepremier har vi to slag brett
krus og pokal med stett. Disse må vinnes gonger tre
før til odal og eie de blir fast på ett sted.

Trofaste løpere diplom skal ha
ære og heder for innsats så bra.

Tjue år og mere — ja to har så men
vært med i tjuetre av tjuet fem renn.

Så stor takk vi bringer til vegkaren som
på denne gode ideen kom.

La ideen også i framtida brenne
HURRA FOR LAPPESTEINRENNET

(ukjent forfatter)