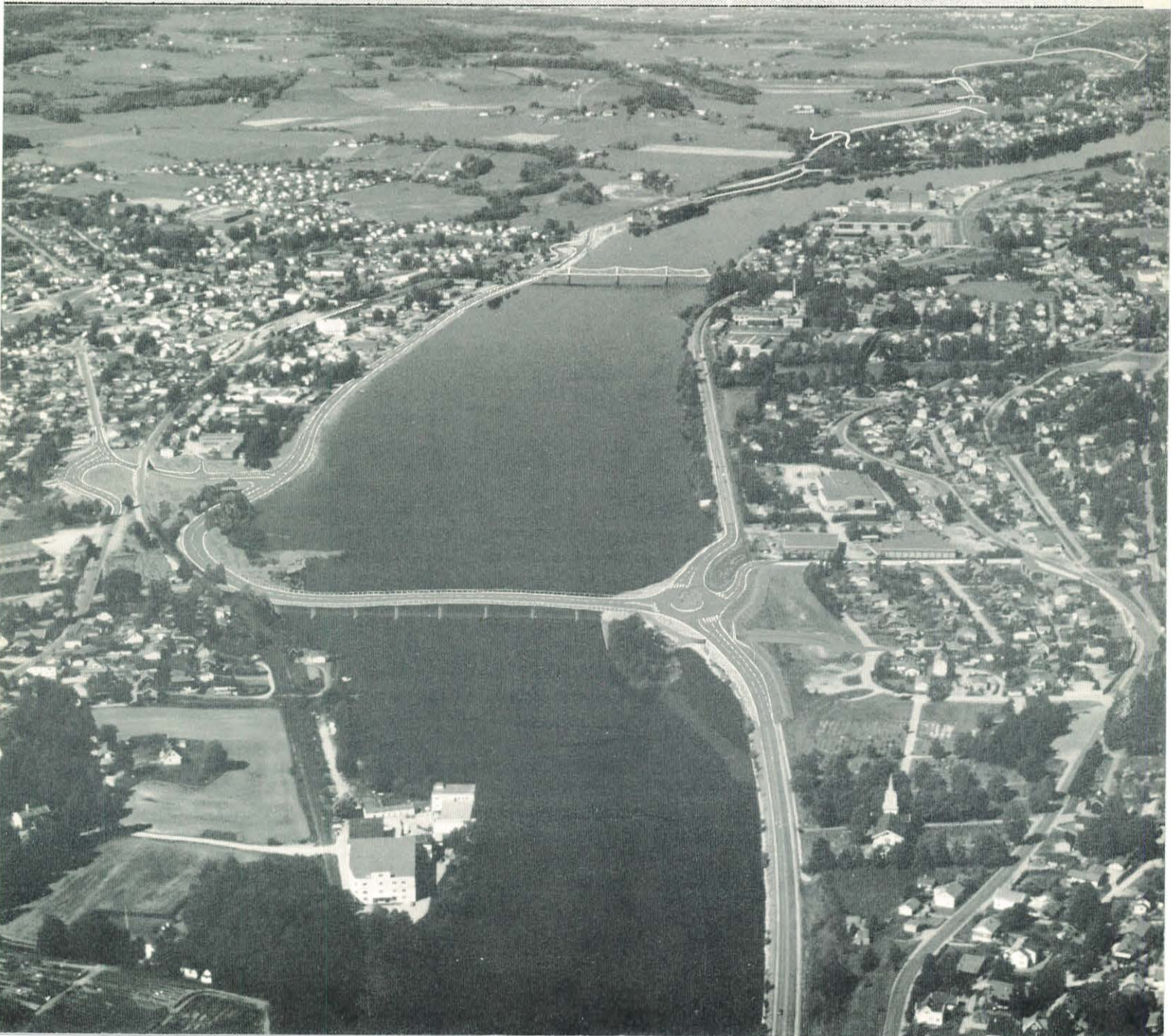




Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 2/3 - Oktober 1985 - 15. årgang





Redaktøren har ordet . . .

INNHOLD:

SIDE

- 2 Red. har ordet
- 3 Angren er blitt pensjonist
- 4 Aksjon på E-76
- 6 Bråstopp med kaffe og kaker
- 7 Refleksvest
- 7 Forskningsprosjekt
- 8 Hvem gjør hva på regnskap
- 10 Fra de gulnede blader
- 12 EDB i vegvesenet
- 14 Bedre enn vårt rykte?
- 15 Ny parsell åpnet på rv.7
- 16 Forslagsordningen
- 16 Ny verneleder
- 17 Pensjonistturen
- 18 Ny stasjonssjef i Drammen
- 19 Ny TT-sekretær i Buskerud
- 20 Personalia

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2
3000 Drammen

Redaktør:

Willy Bakken

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Trykk:

Fremtidens Trykkeri, Drammen

Opplag:

1 400 eksemplarer

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt.

Forsidebilde:

Den nye brua for E-76 i Nedre Eiker.
Foto: Nils Harald Kraugerud.
Tegning: Karin Grislingås.

Trafikksikkerhetsaksjoner og virkemidler

Som kjent pågår det nå en større trafikksikkerhetsaksjon på rv. 7 gjennom Hallingdal. Denne innsatsen har sin bakgrunn i «Aksjon Bedre Bilist -85».

Det er biltilsynet på Gol som leder og koordinerer det hele, og sammen med seg har de lensmannskontorene i dalen, samt Utrykningspolitiet og Ringerike Politi-kammer. Også personell fra vegkontoret har ivrig støttet opp om de tiltakene som er satt i verk på Hallingdalsvegen.

Det er gledelig å kunne konstatere at samtlige som ble spurt om å være med på denne spesielle aksjonen, uten unntak, svarte ja. Dette var også den første aksjonen der så mange mennesker fra forskjellige etater her i fylket sammen har gått ut i kampen mot trafikkulykkene. Slikt er positivt.

Om første del av aksjonen, som for øvrig skulle være godt kjent via masse-media, er det å si, at både vi og alle de bilistene vi var i kontakt med, syntes dette var et fint tiltak. Tilsammen 1500 kjøretøyer ble vinket inn den første «kontrollhelgen», og mindre enn 10 personer kunne styre sin begeistring over dette påfunnet. De aller fleste av disse ga som grunn at de ble unødig heftet på sin ferd mot reisemålet. Et par hevdet også at ingen måtte komme her og lære dem noe om bilkjøring og trafikk.

Fiertallet derimot sa at det jamen var på tide at myndighetene nå tok i bruk sterkere lut i kampen mot den uvetlige kjøringen på rv. 7.

Så til Trygg Trafikks oppfatning om vår aksjon.

Uten å overdrive, må det sies at samtlige som var med reagerte sterkt på den negative uttalelsen direktør ELEVSET kom med både i presse og radio. Ankepunktet fra Trygg Trafikk var i første rekke bruken av likbil som virkemiddel under kampanjen. Dette er skremselspropaganda, hevdet han, og slikt har ingen virkning på publikum. Det er misforstått trafikksikkerhetsarbeid det som her drives. Dette viser undersøkelser bl.a. foretatt i USA, hevdet direktøren.

Denne oppfatningen, sammenholdt med det vi erfarte blant bilistene på rv. 7 denne helgen, stemmer derfor mildt sagt dårlig med det som var realiteten. Selv om undersøkelser i andre land sier en ting, behøver de nødvendigvis ikke passe på trafikanter i Hallingdalen. Dessuten er likbilen bare en del av hele opplegget, idet vi hadde med bilvrak, kranbil og sykebil på «utstillingen».

Da vi fortalte bilistene at til nå i år har sju mennesker mistet livet på denne vegstrekningen, forsto de at likbilen beklageligvis alt for ofte er avslutningen på en tragisk trafikkulykke. Derfor hørte den også hjemme i denne sammenhengen.

La oss nå begynne å kalle en spade for en spade, også i trafikksikkerhetsarbeidet og komme oss vekk fra skrivebordsteoriene og ut der det skjer, nemlig på veien.

Sett fra Trygg Trafikk sin side var det kanskje beklagelig at de ikke ble spurt om å være med på aksjonen, særlig ikke etter den blest dette tiltaket fikk. Men så vidt vi kjenner til, er det ingen i dette landet som har fått eneretten på å drive trafikksikkerhetsarbeid. I stedet for å kritisere hverandre, burde vi heller stå sammen i kampen mot trafikkulykkene, nettopp slik vi nå har lagt opp til her i Buskerud.

I dette arbeidet er også Trygg Trafikk en naturlig samarbeidspartner.

BYTTER MANGELLAPPEN MOT MALERPENSELEN

Stasjonssjef John O. Ahlgren over i pensjonistenes rekker



Ahlgrens avgang som stasjonssjef i Drammen ble markert med en enkel, men stilig sammenkomst, der kolleger var med på å takke han for hans store innsats gjennom 40 år. (Foto: K. Stuvstad.)



Påtroppende og avtroppende stasjonssjef. (Foto: K. Stuvstad.)

Av Willy Bakken

Etter nærmere 40 års tjeneste i etaten har Ahlgren takket for seg som stasjonssjef i Drammen. Det var i 1967 Ahlgren ble tilsatt i denne stillingen. Før dette hadde han tjenestegjort både på Hamar, i Bodø og i Sandvika. Spesielt er det trafikk-sikkerheten som har opptatt Ahlgren gjennom mange år.

I en samtale vi hadde med ham en av de siste dagene på kontoret, sier han at informasjon om trafikk-sikkerhet må bli mer fokusert i tiden som kommer. Dette innebærer at biltilsynet også må mer ut på vegene. Jeg føler at vårt budskap om bedre trafikkfor-

ståelse og henstillinger om mer hensynsfull adferd, ikke når helt fram, sier han. Den senere tids utvikling er svært bekymringsfull, og vi må nå sammen sette alle ressurser inn for å stoppe det økende antall trafikkulykker.

Særlig er jeg bekymret over ulykene som skjer i helgene der unge mennesker ofte blir skadet, sier Ahlgren.

Også sterkere reaksjoner mot dem som forbryter seg i trafikken, må nå vurderes, som et forsøk på å snu denne beklagelige tendensen. Her mener jeg at biltilsynets personell, med den fagkunnskap og ekspertise det sitter inne med, kan bidra i betydelig større grad enn det som er tilfelle nå. Men det innebærer visse omprioriteringer av arbeidsinnsatsen til dette personellet, og som tidligere nevnt er ett av stikkordene her: Mer ut på vegene.

Også de statlige etatene imellom kunne jeg ønske meg en bedre og mer koordinert innsats.

Selv om dette har vært upåklagelig i mitt distrikt, er jeg sikker på at det i større sammenheng er mer å hente her, sier den avtroppende stasjonssjefen.

Vi kunne nok ha pratet biler, bilførere og trafikk-sikkerhet i timevis med Ahlgren. Selv om dette er en av hans siste arbeidsdager på kontoret, tar verken papirmengden eller publikumshenvendelsene noe hensyn til det. Stadige telefonhenvendelser og andre faglige avbrytelser gjør at vi finner det fornuftig å trekke oss tilbake.

Vi vil i hvert fall få benytte anledningen til å takke Ahlgren for hans store innsats som sjef for stasjonen i Drammen, og samtidig få ønske han lykke til i pensjonisttilværelsen.



Aksjon Bedre Bilist -85:



Vegkontorets Per A. Berg slår fast at det er usedvanlig pen kjøring forbi radaren. (Foto: T. Bendiksbj.)

Svært pen kjøring under aksjonen på E-76

Etter de to vellykkede aksjonene i Hallingdal, ble det bestemt å kjøre et tilsvarende opplegg på E-76 mellom Drammen og Kongsberg. Som kjent går disse aksjonene ut på å se på atferden til trafikantene, og det primære er å veilede og informere disse, ikke bøtelegge. De

som denne gang var med, var folk fra biltilsynet i Drammen og Kongsberg, betjenter fra Øvre og Nedre Eiker lensmannskontor, Drammen politikammer, Trygg Trafikk og fra biltilsynsavd. og trafikkseksjonen på vegkontoret.

Av Willy Bakken

I alt var vel 20 personer engasjert under aksjonen. Som nevnt har vi sett det som viktig å informere, og dette ble gjort på to måter. Den

ene var at det på strekningen var satt opp seil over vegen fem forskjellige plasser, og med ulik tekst. Den andre måten var direkte kontakt med den enkelte bilfører.

Fire forskjellige observasjoner ble

foretatt. Den første var ved Vinnes, der kjøring mot rødt lys og skifte fra høyre til venstre felt skulle overvåkes.

Informasjons- og korrigeringspost på Herstrøm fikk beskjed fra Vinnes om ureglementert kjøring.

Aksjon Bedre Bilist -85:

Neste observasjon ble foretatt ved Brekke, der avstand til forankjørende og stygge forbikjøringer ble rapportert til info.post ved Isovator.

Ved Darbu var vegvesenets radar satt opp, og for raske kjøretøyer ble vinket inn ved Darbu skole.

Observasjonsrekken ble avsluttet med en teknisk kontroll like før Kongsberg.

I tillegg til disse faste postene kjørte uniformert politibil og motorsykkel samt en sivil bil strekningen Drammen-Kongsberg. Det inntrykk en sitter igjen med etter aksjonen, er at vi ved en slik form for overvåking når svært mange bilister. I den tiden aksjonen pågikk, fra kl. 15 til 19, ble det kun vinket inn to biler som kjørte for fort.

At de på denne posten hadde svært lite å gjøre, må bare registreres som positivt.

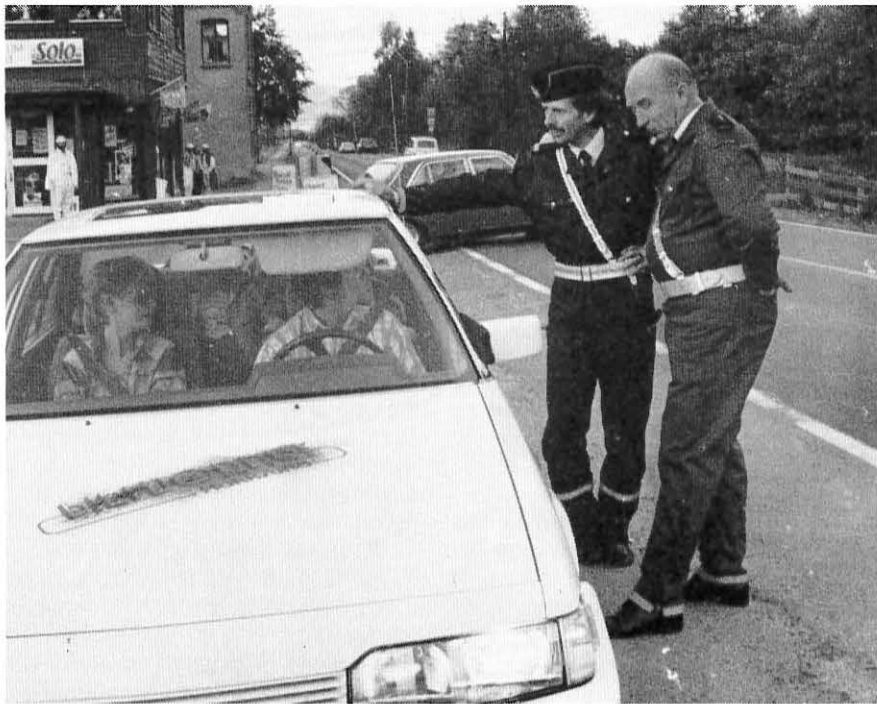
Derimot hadde posten som observerte avstand desto mer å gjøre. Tre-sekundersregelen synes ikke å gjelde i en travel fredagstrafikk. Her syndes det grovt!

Også enkelte «fargeblinde» ble konfrontert med fakta, og det var dessuten påfallende at disse uten unntak lå i høyre felt ved Travbanen. Rask forsering av køen i venstre felt kunne fort bli ødelagt dersom en lot seg sinke av et rødt lys, virket det som. Også aggressiv kjøring i form av hurtig feltskifte ved Vinnes var det altfor mye av.

Hvilken effekt vi fikk gjennom aksjonen på E-76 disse timene en fredags ettermiddag, er det vanskelig å si noe konkret om. Men det er vel rimelig å tro at det for noen kan ha vært en tankevekker med så mye konsentrert informasjon og overvåking. Det er bare å håpe at det fortsatt sitter noe igjen neste gang vedkommende kjører der, selv om det da verken er seil over vegen eller uniformerte tjenestemenn langs den.



Ved innsnevringen på Vinnes ble det registrert en del aggressiv kjøring. Disse ble vinket inn på Herstrøm. (Foto: T. Bendiksby.)



En av de få som ble tatt inn på grunn av litt for rask kjøring får informasjon av Tufto og Skarrud. (Foto: T. Bendiksby.)



BRÅSTOPP - med kaffe og kaker

Denne forsommeren må i aller høyeste grad sies å ha vært preget av aksjoner ute på vegene. Både aksjonene om bruk av bilbelter og «Bedre bilist -85», har bidratt til at aktivitetsnivået har vært uvanlig høyt.

Sentralt i denne informasjonskampanjen har vært vår kollisjons-simulator «Bråstoppen». Denne har vært flittig benyttet, og sammen med kaffe og kaker har den etter hvert blitt et fenomen langs vegen som et betydelig antall trafikanter har fått stifte nærmere bekjentskap med.

Av Willy Bakken

Både personell fra vegkontoret og de lokale biltilsynsstasjonene har deltatt under disse aksjonene, som har hatt som hovedmål å nå så mange som mulig med trafiksikkerhets-informasjon.

I tillegg har vi ønsket å treffe publikum på en litt mer utradisjonell måte, og servering av kaffe, kaker og brus var en del av opplegget for om mulig å oppnå dette.

Og jeg tror vi har lykket med det. Alle vi har kommet i kontakt med har uttrykt stor tilfredshet over denne litt uvanlige måten å bli «pådyttet» informasjon på.

I tilknytning til «Bedre bilist -85» har både stasjonen på Hønefoss og Drammen holdt «åpen kontrollhall». Dette opplegget har gått ut på at publikum

har fått kontrollert sine kjøretøyer uten risiko for å få eventuell mangellapp.

I tillegg til dette har vegkontorets radar vært i bruk, slik at de som ønsket det kunne få sjekket speedometeret på bilen. Også under disse tiltakene har både «Bråstoppen» og kaffe vært med og en mengde bro-sjyremateriell har skiftet eier.

Selv om vi når relativt få i forhold til den store mengden bileiere vi har, tror jeg likevel at den tid og de penger som er blitt lagt ned på dette ikke har vært bortkastet. Med den beklagelige ulykkesstatistikken vi nå har her i fylket, tror jeg tiden er inne for mer utradisjonell tenking og andre metoder for å nå fram med informasjonen på.

Kanskje dette vi nå har gjennomført er første skritt i en slik retning. Om vår innsats vil gi noen positive resultater, er vel ikke mulig å måle på kort sikt, men mulig at det med tiden kan gi seg positive utslag.

Nye regler om boliglån til statsansatte

I samsvar med departementets forslag i St.prp. nr. 91 (1984-85) under kap. 1632. Boliglån til statsansatte, vedtok Stortinget 21.5.85 å endre lánereglene slik at kravene til pantessikkerhet og egenkapital oppheves.

Etter nevnte endring er lánereglene nå:

1. Tjenestemenn i staten kan få boligstøtte som lán til
 - a) innskudd i boligbyggelag, bo-rettsslag eller til aksjebolig
 - b) obligasjonsinnskudd i annet boligbygg
 - c) bygging, ombygging eller kjøp av egen bolig.
2. Lánene gis med inntil kr. 22.000.
3. Avdragstiden skal vanligvis være 15 ár. I særlige tilfeller kan den settes til 20 ár.
4. Lán kan gis til statstjenestemenn i fast organiserte stillinger. Midlertidig ansatte, engasjerte og áre-málsansatte tjenestemenn samt overenskomstlónnet, helársbeskjef-tiget personale som tjenestegjør full dag, kan få lán når de har sammenhengende tjeneste i staten i 1 ár.

Pensjonerte tjenestemenn får lán på samme vilkår som aktive tjenestemenn. Det samme gjelder etterlatte pensjonerte ektefeller som må fraflytte tjenestebolig. Unntaksvis kan det også gis lán til barn som må fraflytte tjenestebolig, når begge foreldrene er døde, og det foreligger særlige grunner.

På samme vilkår kan det gis lán til tjenestemenn i en del blandede statlige institusjoner, når disse tjenestemenn er ansatt på samme vilkår som statstjenestemenn og omkostningene med institusjonen i hovedsak blir dekket over statsbudsjettet eller av andre offentlige midler som staten disponerer.

Tjenestemenn i kommunale eller fylkeskommunale institusjoner kan likevel ikke få lán etter denne regel.

Alle forespørsler om lán rettes fortsatt til Statens Pensjonskasse, Keysersgt. 8, Oslo-Dep. Lánesøkere vil etter anmodning få tilsendt søknadsskjema fra Pensjonskassen.

Refleksvest for tohjulinger

Biltilsynet i Drammen og kjøreskolene i byen, som driver opplæring på motorsykkel, har nå tatt i bruk en ny vernevest. Det er ingeniør Klaus Ottersen i samarbeid med et firma som produserer verneutstyr, Magne Aasen A/S, Oslo, som har utarbeidet den nye vesten.

Ingeniør Ottersen opplyser til oss at dette er en vest beregnet først og fremst til bruk om dagen. Den er laget av en rød-oransje netting som sammen med fluoriserende grå refleks gjør den svært godt synlig i all slags vær.

Vesten brukes av instruktør/lærer og eleven under opplæring på motorsykkel, og også sensorene ved biltilsynet bruker den under den praktiske førerprøven.

Forholdet er nemlig at ikke alle som



På grunn av manglende fargetrykk får vi ikke helt det riktige inntrykket av de nye kjørevestene. Men her er de i hvert fall i bruk. (Foto: W. Bakken.)

tar motorsykkelopplæring, benytter klær som er godt synlig i trafikken. Men etter at vi har begynt å bruke den nye vesten, er vi blitt langt lettere å se i trafikken, sier Ottersen. En annen fordel er at den også hindrer boblejakker og løstsittende plagg å blafre under kjøringen.

Den nye vernevesten leveres i én

størrelse, men den kan justeres ved hjelp av borrelås, slik at alle kan bruke den, enten en er liten eller stor av vekst. Ottersen sier til slutt at dersom noen er interessert i å skaffe seg denne vernevesten, kan de henvende seg til Magne Aasen A/S i Oslo, tlf. (02) 64 34 86. Prisen pr. vest ligger på ca. 170,- kroner.

LESERINNLEGG:

Forskningsprosjekt i vegvesenet

Statens vegvesen i Buskerud og Statens ernæringsinstitutt har gjennomført et interessant forskningsprosjekt i vinter. Som et ledd i effektiviseringskampanjen ønsket en å få undersøkt eventuelle endringer i aktivitetsnivået på henholdsvis full og tom mage.

Informasjonskonferansen om nye regler for varsling av vegarbeid var velegnet for å gjennomføre forsøkene. I praksis gikk dette ut på å la noen grupper få frokost ved frammøte, mens andre skulle starte på tom mage. Kursledelsen skulle overvåke aktivitetsnivået hos de ulike gruppene

og føre statistikk over den enkelte kursdeltakers engasjement og aktivitet.

Resultatene som foreligger går ut på at det er notert størst aktivitet hos de fastende fra morgenen av, mens gruppene som fikk frokost, viste en påtakelig aktivitetsøkning ut over kvelden.

Konsulentfirmaet Rot og Rør, som er mye brukt til offentlig utredning, har følgende bemerkninger til undersøkelsen:

For å oppnå et best mulig resultat, burde det vært en bedre spredning blant deltakerne. Det synes som om skillet mellom dem som fikk frokost og dem som fastet gikk ved et spesielt lønnstrinn i regulativet.

Undersøkelsen er også skjemmet ved at noen av de fastende ble observert med termos og matboks.

Konsulentfirmaet Rot og Rør anbefaler at forsøket gjentas, og at en da lar gruppene som nå fikk frokost, sulte, og omvendt. Det gjenstår å se om administrasjonen ved vegkontoret vil følge opp henstillingen fra Rot og Rør.

Vi avventer avgjørelsen i spenning.

En konferansedeltaker



Her blir resultatet av undersøkelsen bekjentgjort for konferansedeltakerne. Dette innebærer visse endringer ved kommende kurs. (Foto: W. Bakken.)



Regnskapsseksjonen:

Hva gjør vi - og hvem gjør det?

Fra tid til annen dukker det opp spørsmål om hvem som gjør hva på regnskapsseksjonen. Derfor har vi nå tenkt å ta dere med på en liten orienteringsrunde, slik at dere kan få se hva vi foretar oss hele dagen.

Av Kari Knive og Gunbjør Stubberud

Aller først, dere finner oss i femte etasje i CK-bygget, plassert sammen på et stor-kontor, eller muligens vi heller skal si et lite kontorlandskap. Det er 15 arbeidsplasser på kontoret vårt, derav 3 deltids-stillinger. Lederen for avdelingen er, som dere sikkert kjenner til, Tore Wang.

Regnskapsseksjonen er delt inn i to hovedgrupper. Del I skal ta seg av egne/fremmede maskinleier og lønninger, mens del II har fakturaer som hovedbeskjeftigelse.

Når det gjelder fakturaer er det enorme mengder som daglig kommer inn til kontoret, og det er fire personer som tar seg av disse. For at arbeidsmengden skal bli mest mulig rettferdig,

har vi delt alfabetet inn i fire grupper, A-F, G-L, M-R og S-Å. Hver av damene har en gruppe et kvartal, og deretter sirkulerer det til neste.

Det første som skjer med en innkomet faktura, er å skille om det er handlet inn på rekvisisjon eller ikke. Dersom det er skrevet rekvisisjon, vil fakturaen bli behandlet raskere enn når det ikke er brukt slik. Årsaken til dette er at faktura med rekvisisjon blir kodet til dataregistrering og så direkte sendt til ingeniøren for godkjenning og deretter utbetaling.

En faktura uten rekvisisjon derimot, blir først kontrollert, ført på reskontro-kortet for vedkommende firma, sendt til oppsynsmann for attestasjon, tilbake til regnskap der det blir avmerket på res.kortet dato for retur, og så til ingeniør, tilbake til regnskap. Igjen må det avmerkes på res.kortet dato når den legges til registrering.

Som dere skjønner, tar denne operasjonen mye lengre tid. Foruten å ta seg av alle fakturaene, er halve dagen satt av til å registrere de forskjellige bilagene som er gjort klare til EDB-kjøringen som vi har en gang i uken. Når kontroll-listene kommer

tilbake, er to og to pålagt å kontrollere enkelte transaksjoner som «Interne vareleveranser» og «Innmeldte plan-tall» m.m.

Dagen har, som dere skjønner, få dødpunkter.

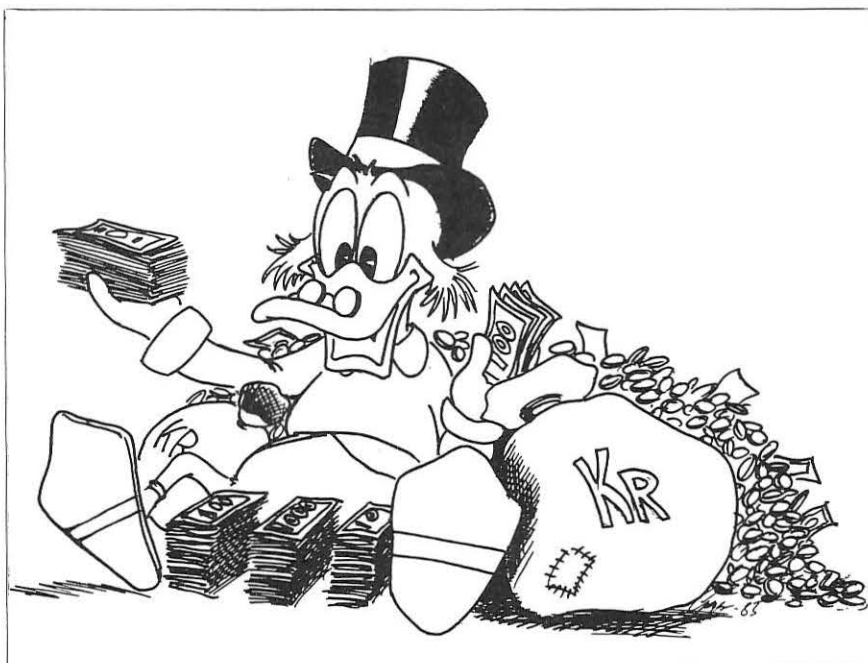
Lederen for faktura-avdelingen tar seg av fakturaene med de store summene, dvs. entreprenørfakturaer. Også disse må føres på reskontrokort og behandles på samme måte som de øvrige, bare at her må en være påpasselig med å trekke inn forskudd etter avtale. Det er som regel de store asfaltfirmaene som får betalt ut forskudd ved igangsetting av arbeidene.

Foruten dette, hører det til vedkommendes arbeidsområde å melde inn, og ajourføre, leverandør-registret med alle de endringer og tilskudd til registret som alltid oppstår. I de tilfeller vegvesenet selger utrangert materiell, eller leverer tjenester i en eller annen form, skal det skrives ut regning til vedkommende. Videre skal det, dersom ikke oppgjør har skjedd til rett tid, sendes purring.

Etter hver EDB-kjøring får vi tilsendt kontroll-lister og utbetalingslister fra EDB-sentralen i Tønsberg. Leder av faktura-avdelingen kontroll-leser dette sammen med puncheleder. Sistnevnte er som navnet sier, leder av punche-avdelingen. Her skal det settes opp puncheskift og i tillegg skal vedkommende se etter at alle bilagene kommer med og blir registrert. Når alle listene kommer tilbake, skal de fordeles. Når til slutt alle fakturaene er kontroll-lest og klare til betaling, overtar kassereren og den staben, det avsluttende arbeidet.

Så over til en annen del av vår virksomhet, nemlig skyssregninger og telefonregninger. Disse oppgavene blir gjort av «to halve damer». Dersom noen har behov for å kontakte disse i en eller annen sammenheng, kan de spørre etter enten Elin Tanberg eller Bjørg Aronsen. Hver måned behandles i gjennomsnitt ca. 150 skyssregninger, og gangen her er at de først kontrolleres før de går til attestasjon og dataregistrering.

Mannskapet på lønningssiden be-



står ellers av Laila Bråthen og Kåre Holestøl. Alle arbeidsrapporter og lønnsstilleggsrapporter fra driften kommer til disse to. Her blir rapportene kontrollert og deretter dataregistrert. Også de øvrige ansattes lønninger, samt overtidsregninger blir behandlet av disse to.

For øvrig kan det nevnes at det i 1984 ble tatt inn 200 personer (korttidsinntak, praktikanter, sommerhjelp etc.) og det ble utsendt omkring 800 lønnsinnberetninger. Naturlig nok kommer også en rekke spørsmål om lønn, adresseforandringer, bankkontoer, etterbetalinger og lignende.

Så over til departementet for egenmaskinrapportene. Her er det Liv Nebell og Kari Knive som regjerer. Også her foretas kontroll av rapportene før de blir kjørt i dataanlegget. Fremmedrapportene er det Kjersti Andersen som tar seg av. Gangen i arbeidet med disse rapportene er den samme som for de øvrige.

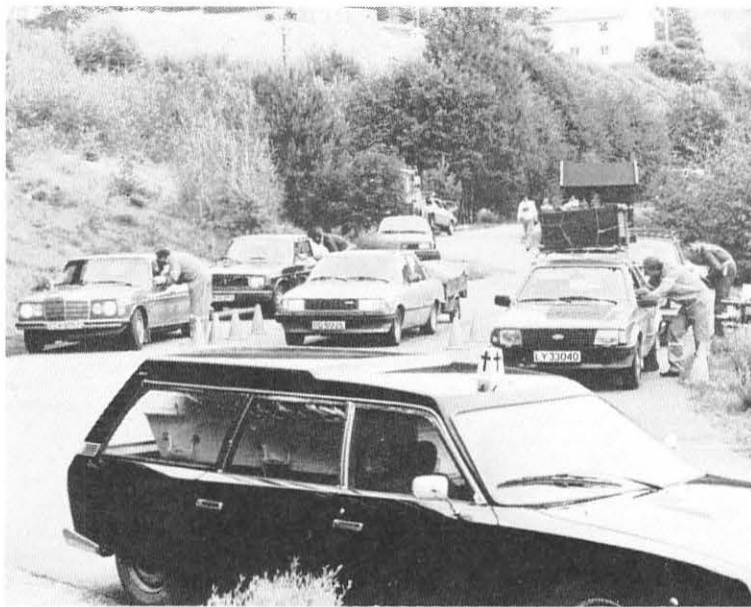


Det kan nevnes at i oktober 1984 leide vi maskiner og biler for 6,5 mi.l. kroner. Disse fordelte seg på ca. 300 ulike enheter. De aller fleste av dem som jobber med de arbeidsoppgavene som er nevnt ovenfor, puncher i tillegg halve dagen.

Vest-Viken EDB-sentral er en viktig samarbeidspartner. Hver måned blir det sendt disketter fem ganger, og vi får tilbake EDB-lister i lange baner. En nitidig kontroll blir så gjort, og eventuelle feil som har oppstått blir rettet. Også ulike former for statistikk blir utarbeidet.

Vi har her forsøkt å gi et lite innblikk i hva som gjøres på regnskapsseksjonen, og hvem som stiller med de ulike oppgavene. Selvsagt er det uråd å beskrive alt i detaljer, men dersom det er noen som savner opplysninger om den enkeltes hårfarge, alder, vekt eller hobby, må etter det vi får opplyst, vedkommende skaffe seg det på egenhånd.

LESERINNLEGG:



Ros til Biltilsynet fra samferdselsministerens personlige sekretær

Som omtalt under spalten «Redaktøren har ordet», var de aller fleste positive til trafikksikkerhetsaksjonen på rv. 7 i Hallingdal. Spesielt hyggelig var det derfor å få brev fra samferdselsministerens personlige sekretær, der han roser biltilsynet for fin innsats. Vi tillater oss å gjengi brevet i sin helhet.

I Dagsrevyen lørdag 10. august var det et innslag om Biltilsynets innsats på vegene i Buskerud i forbindelse med «Bedre Bilist-85». Jeg synes reportasjen ga et fint inntrykk av den vekt Biltilsynet nå legger på å få frem forebyggende informasjon som et supplement til den omfattende kontrollaktiviteten.

Deltagerne i reportasjen lyktes i løpet av de få sekundene de hadde til rådighet å få frem vesentlige deler av hovedintensjonene i årets kampanje. En utmerket PR-innsats fra Biltilsynets side.

Vennlig hilsen
Per Arne Watle.



Fra de gulnede blader . . .

Georg Daniel
Barth Johnsen -
Veimester i Nedenæs
og Lister og Mandals
Amt 1827-1842



Av Trygve Willumsen

Som en av pionerene i vårt lands vegvesen, gav han i 1839 ut en «Haandbog for Veiofficialter» etter en stipendtur til Vest-Europa, inneholdende anvisning til Veianlegg og hvad det med staaet i forbindelse, saa som

- Veiens vedligeholdelse
- Sneebrydning
- Oppførelse af smaa Broe
- Brygger og dets anmeldelse og Bro- og Gadedeek
- Minering, Steenhugning

samt om det slags Tree- og Jernbroer, Flydebroer m.m. som hertillands ere lidet kjendte, men formentligen kunne hensigtsmessigen benyttes.

Senere, i 1852, gav han ut «Nogle ord om Snedrev, Snefog og Snefonner, med fremstilling om maaden, hvorpaa antages at sammes skadelige virkning paa veie, paa Ager- og Engeland, etc. kan mangesteds enten forebygges eller svækkes».

Videre skrev han «Mine erfaringer

og Anskuelser om Norges Communicationsvesen», som ble utgitt i 1861.

Her forteller han mellom annet:

- Drammenselvans Vasdrag Nedslagsdistrict, er fast det merkeligste her i landet, formontlig dets størrelse, beliggenhed og beskaffenhed. Mellom Hallingjøklen og Dokkaelvans kilder er 12 til 14 norske Mile, og fra Nystuen på Filefjeld indtil Drammenselvans udløb ved Svelvik er det 18 til 20 norske Mile. Usteelva, Holsvassdraget, Hemsila, Hallingdalselva, Begna, Randselva, Sokna, Snarumelva, Simoa, Bingselva og Vestfosselva munder alle tilslutt ut i Drammenselva. Takket være alle de store innsjøer i nedslagsdistriktet, har området vært forskånet for katastrofale flommer og oversvømmelser, skriver Johnsen.

Georg Daniel Barth Johnsen ble født i 1794 i Feda ved Flekkefjord. Etter konfirmasjonen gikk han til sjøs som yngste jungmann om bord. Ble deretter matros og tok også styrmannseksamen. Men sjøen ble han snart lei av.

Hans hug sto til den militære bane på landjorden. Han tok officerseksamen og som offiser var han med på felttoget i 1814. Etter 1819 å ha tatt eksamen, ble han løytnant i Ingeniørbrigaden. Som nevnt tidligere ble han i 1827 Veimester i Christianssands stift. Som sådan ble han en energisk og virksom vegbygger.

I 1824 skrev han at før vegloven av samme år, eksisterte det i virkeligheten ingen veglov. Veimesteren måtte handle med hjemmel i Kongelig resolusjon, eller med henvisning til en annen skrivelse fra departementet eller amtmann eller «som oftest efter egne anskuelser hvis det der befundes at de givne bestemmelser var uhen-siktsmessige».

Da han tiltrådte stillingen som veimester, forteller han selv, «eksiterte ikke et planmessig veianlegg i hele landet, og i midt embedsdistrikt var ikke veiloven trådt i kraft. Ingen norsk ingeniør hadde erfaring til å rettlede mig i dette fag. Jeg stod alene med fogdene og lensmennene til utarbeidelse av rodeinndelinger og til midlertidige veianlegg, uten situasjonskart -



«Et farligt Thelegróp, hvis Bedekning ikke er vedligeholdt.» Johannes Flintoes tegning av en bonde som ikke har fornyet kavlene på et myrlendt sted som hører til hans eget veistykke: «Kors Dotter mi! de æ inte længe sian æ stelte paa dettane!»

men med almuen imot mig hvis jeg med mine veianlegg nærmet mig akker og eng, hvorimot enhver vilde ha veijen lagt tett forbi sin gård. Dessuten manglet f.eks. ekspropriasjonslov hvor man kunde imøtegås griske prokuratorer og storkaksene. Dette uaktet fikk jeg 95 mil med kløvveier opparbeidet og omlagt til bygdevei».

Jeg kan ha lyst til å sitere en del av de ting som Johnsen omtaler i sin «Haandbog for Veiofficianter —». Leserne vil da selv kunne få et inntrykk av hans pionervirksomhet i vegvesenet og hvor tidlig han tok opp problemene med vegbygging og vegvedlikehold.

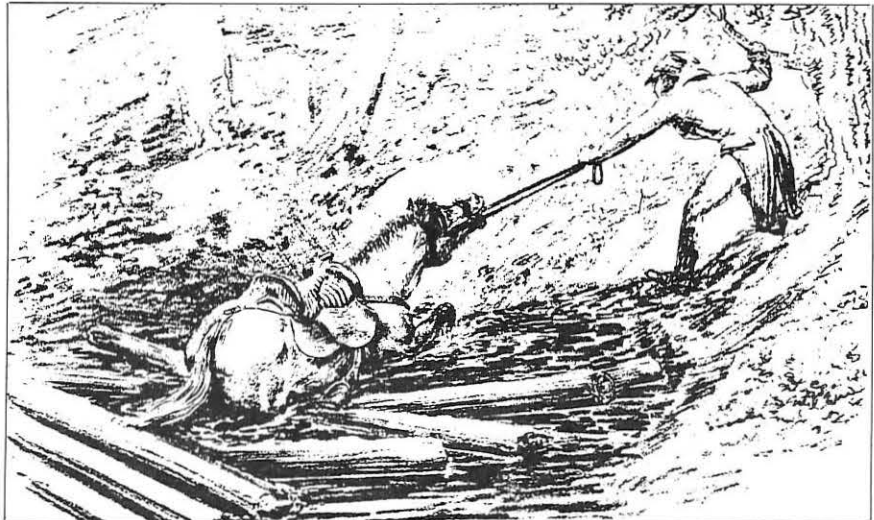
I sin bok begynner han med følgende forord:

«Faa Byggmestere møder saa mange uforudseelige omstendigheder som dem, der bygge i Vand. Følgelig vil den, som i en række af aar har havt med Vei- Bro og Strømarbeide at gjøre, erindre sig at have ofte været i pinlig Tvivl om anvendelsen af de Regler, som Theorien fremviser uden derhos at opstille slags, hvorved der ei alene opstaaet Spørgsmaal om at handle, men at handle øieblikkelig, at paabegyndelse dets hensigtsmessighet hovedsagelig beroer, og som skal offentlig udstilles ei alene for kundsten Øie, men for en Kritik, der er udgaaet fra erindringen om selvbidrag dertil. Det er skammeligst, hadde det saaledes at bortødsle vore penge.»

Videre står det å lese i denne boka:

«Anførte oppfordrede mig til at anholde om reisetilladelse og om penge for i udlandet at see hvaad jeg det ikke helt vidste at finde at hertilhørende slags, nemlig hvad jeg hidtil forgjeves havde søgt paa prent, og hvad jeg antog for at lede til besparelse for offentlig casse – til alment Gavn.

Hs. Maj. kongen paalagte mig efter fullendt Reise at give indberetning over de av mig indsamlede erfaringer i hine Fag. Hvor sammentrukket den ende kunde være, burde den ledsages af Oplysninger om de erfaringer jeg samlede under min Reise gjennom Scotland, England, Belgien, langs Rhinen fra Coblenz til Nimwegen, gjennom Holland, Holsteen, til deels i Danmark og gjennom Sverige. Fordi jeg i flere aar har sporet føleligt savn af en lærebog i Veifaget, gav jeg min Indberetning en saadan form, og til udgivelse er jeg opmuntret av mange, endog av foresatte, fornemmelig at



«Ny vei over Meheien 1832 . . . Den bestemte nye Vei var brudt og Myrerne, hvorover den skulde gaae, vare dækkede med Tømmerstokker; for at tvinge Bønderne til flittig Veiarbeide og hastig Fuldændelse, blev da den gamle Vei gjort aldeles ufremkommelig – men Bønderne blev trodsige, lode Veien bero . . .» (Flintoe)

Regjeringens Justits- og Politidepartement, som har givet mig haab om hertil at yde midlertidigt bidrag.»

Så sier han at boken er bestemt for veiofficianter i håp om herved å gi veinspektørene anledning til å søke og finne hva de behøver, og for å vekke lyst hos alle officianter til å anvende det anmeldte.

Og til slutt:

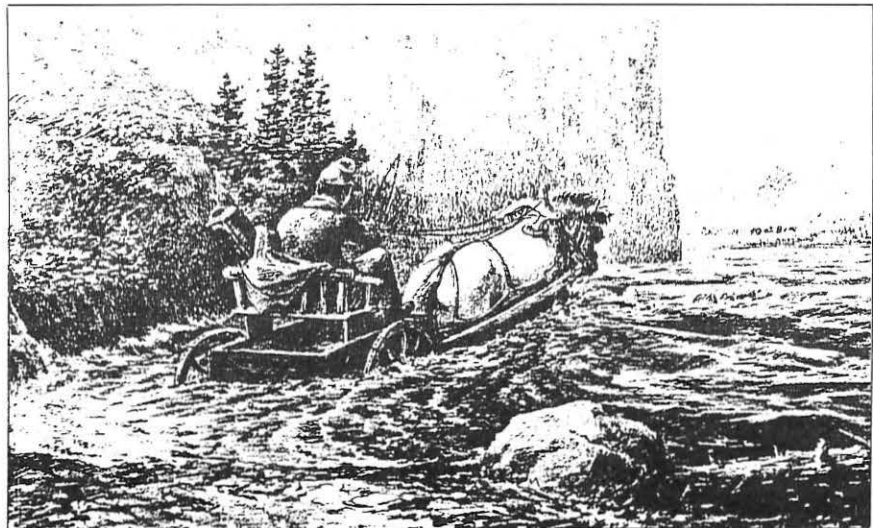
«Modtag den herved som noget

hvorved jeg har tænkt at gavne – ikke at brilliere – og som det eneste i sit slags vores literatur har, nemlig som noget, det utstridige trenger til nærmere at behandles af en mer øvet.»

Christianssand 1883.

Johnsen.

I et senere innlegg skal vi nærmere komme inn på en del av innholdet i hans Haandbog.



«Elveflom med Drivtømmer over Veien. I Hallingdal 1819.» Tegning av Johannes Flintoe med kommentar: «Man kan saaledes uønsket faa et Stykke Vandskyds i Kjærre, hvorved man baade har at agte sig og Kuffert for Vandet og tillige Hesten for de i Strømbølgerne spillende Tømmerstokke som Oversvømmelsen fører med sig, og dernæst behøver man Lykke til at undgaae Faren for Hestens Been formedelst Huller og Bortskylling av Veifyld, endog hele Veistykker, hvilket man ikke kan see igjennem det skummende og jordmængede Vand – ligeledes maa det bedste Skjøn anvendes for at holde sig paa Veiens levnedne Fundamentstykker hvor Opmuringen mot Elvesiden findes.»



EDB I VEGVESENET

Orientering om EDB-utviklingen innen Statens vegvesen, Buskerud

I tiden etter at vi tok i bruk egen EDB-maskin ved vegkontoret, har det stadig dukket opp ønsker om å ta i bruk denne nye teknologien også andre steder innen fylket. Ønskene har vært relatert til helt spesifikke problemløsninger, uten hensyn til hvordan disse lar seg kombinere i en integrert løsning for det totale EDB-behov i fylket. Fra ledelsens side har vi hele tiden ment at utviklingen innen EDB må styres slik at vi totalt sett kan få en best mulig løsning på vårt behov.

Howdan skal dette rent konkret løses?

Av Hans Jan Håkonsen

I samsvar med innstillingen fra Styringsgruppen for utredning om det framtidige EDB-behov i Statens vegvesen skal EDB-virksomheten i vegvesenet bygges på en desentralisert modell. Dette betyr bl.a. at vegkontoret er tillagt fullt ansvar for sin EDB-virksomhet.

Sentralt

Økonomiseksjonen i VDR er forutsatt å ha det nødvendige ansvar for koordinering av EDB-utviklingen. På samme måte er Vegsjefen forutsatt å ha en tilsvarende oppgave lokalt. Det var med et slikt utgangspunkt at det ble fremmet forslag om og vedtatt å

opprette en Styringsgruppe til å forstå den overordnede styring med all anskaffelse og bruk av EDB innen fylket. Styringsgruppen skal være et rådgivende organ for Vegsjefen. Ved siden av å vurdere forslag og fremme forslag om prioriteringen mellom de ulike grener av virksomheten, skal gruppen påse at utviklingen skjer innenfor de rammer som trekkes opp på sentralt hold. Likeså skal den foreta en koordinering av opplæringsbehovet ved innføring av EDB.

Styringsgruppen har kommet fram til ifølge mandat for sin virksomhet:

1. Klarlegge og formulere langsiktige mål for EDB-virksomheten i samsvar med våre øvrige mål.

2. Utarbeide strategier for å nå de langsiktige mål. Dette omfatter utbygging m.h.t. utstyr, personale, opplæring, organisering, økonomi.
3. Koordinere og prioritere utbyggingen av EDB mellom de ulike deler av virksomheten.
4. Godkjenne prosjektforslag. Oppnevne arbeidsgrupper.
5. Oppfølging av prosjekter og organisering.

Utdyping av punktene 3 - 4 - 5 i mandatet:

Utbyggingen av EDB skal dekke alle deler av vegvesenets virksomhet, hvor bruk av slik teknikk gir arbeidsmessige og økonomiske fordeler.

Ansvar for å planlegge og organisere slik utbygging skal ligge på avdelingene. Kapasitets- og ressursmessige hensyn nødvendiggjør en overordnet prioritering og koordinering mellom avdelingene. Avdelingenes forslag til rammeprogram samordnes og godkjennes av styringsgruppen.

På samme grunnlag rapporterer avdelingene nødvendig grunnlag for styringsgruppens oppfølging. Rammeprogrammene skal omfatte større prosjekter og nødvendig anskaffelse av større utstyr. For disse utarbeider avdelingene prosjektbeskrivelser, som viser nytte og kostnad (til investering, drift og vedlikehold).

Organisering, opplæring og forhold til lov- og avtaleverk klarlegges.



Det er satsset mye på opplæring av de ansatte på kontoret. Her ivrige kursdeltakere foran sine skjermer. (Foto: W. Bakken.)

Åpen dag hos biltilsynet

I samband med «Aksjon Bedre Bilist -85» har biltilsynsstasjonene på Hønefoss og i Drammen holdt åpent hus.

Publikum har på denne måten blitt invitert til å komme med sine kjøretøyer, for å la disse gjennomgå en sikkerhetskontroll uten fare for utstedelse av eventuell mangellapp.

Tiltakene har vist seg å bli svært godt mottatt av publikum. Både på Hønefoss og i Drammen var tilstrømningen av folk stor de få timene hallene var åpne. Foruten teknisk kontroll, var det også anledning til å få testet bilens speedometer ved hjelp av vegkontorets radar. Bråstoppen var naturlig nok på plass, og den ble flittig brukt. I Drammen var det også biler utstyrt med ABS-bremser, og det ble kjørt video både om dette og andre sikkerhetstiltak.

Det ble også demonstrert hvordan taklasten skal sikres på en skikkelig måte, og det ble vist fram ulike produkter som skal sikre barn i bilen.

De besøkende fikk servert både kaffe og kaker, noe som de besøkende satte stor pris på.

Saker som ønskes behandlet av gruppen forberedes av den enkelte avdeling. Etter hvert som de enkelte prosjekter kommer i gang, skal avdelingene sørge for å holde styringsgruppen orientert om utviklingen, særlig med henblikk på oppfølging av forutsetningene.

Når det gjelder innføring/bruk av EDB innen de forskjellige grener av virksomheten, kan det oppsummeres slik:

Minidatamaskin på vegkontoret

I Buskerud ble en ny minidatamaskin tatt i bruk i månedskiftet september/oktober.

Maskinen – en ND 530 CX – har vesentlig større kapasitet enn den som ble benyttet under prøveprosjektet. Følgelig vil maskinen bli anvendt til flere og større oppgaver enn hva vi tidligere har testet ut. Dette har gjort det nødvendig med en videre opplæ-



(Foto: W. Bakken.)

Vegvesenet går i lufta

Det kan nok ofte være grunn til å gjøre det, men måten det ble gjort på her forleden, er heller av de sjeldne.

Bakgrunnen for vår luftseilas er at vi nå er i gang med å lage en brosjyre om vegomleggingen på Strømsø i Drammen. I denne trykksaken vil vi orientere om hva som kommer til å skje, og hvilke konsekvenser dette vil få for trafikantene i denne bydelen. Brosjyren vil inneholde en del bilder som vil forklare hvordan det nye trafikkbildet vil bli.

For å få best mulig oversikt over de aktuelle gater og kryss, var det

nødvendig å komme seg til vær. Hva var da mer naturlig enn å kontakte Drammen brannvesen å høre om de kunne hjelpe oss med dette problemet? Vi hadde selvsagt i tankene brannvesenets stigebil til dette spesialoppdraget.

Og her var det lutter velvilje. Simon Snorkel kom og løftet vår fotograf i de posisjoner han ønsket seg. Så er det bare å håpe at resultatet blir bra.

Skulle det mot formodning ikke bli det, er det verken Simon Snorkel eller fotografens skyld.

ring av personalet, og et opplæringsprogram er startet opp.

Driften

Styringsgruppen har sluttet seg til et forslag fra anleggsavdelingen om å anskaffe en micro-datamaskin til bruk i forbindelse med større sprengningsarbeider. Erfaringer fra andre fylker tilsier at det er mye å hente ved bruk av en slik maskin til dette formål.

Vedlikeholdet har i noen tid benyttet EDB på Veggli vegstasjon. Avdelingen har fremmet forslag om at også andre vegstasjoner skal kunne ta i bruk EDB. Det er derfor foreslått at det ansaffes 4 micro-datamaskiner. Disse skal bl.a. nyttes til driftsplanlegging og driftsoppfølging så snart aktuell programvare mottas fra Vegdirektoratet.

Styringsgruppen har sluttet seg til forslaget under den forutsetning at den anskaffes utstyr som senere – hvis det

blir aktuelt – kan integreres i en større løsning med mini-datamaskin.

Biltilsynet

For Biltilsynet har styringsgruppen sluttet seg til et forslag som i prinsippet går ut på at samtlige stasjoner også bør ta i bruk EDB til de kontoradministrative rutiner som ikke vil omfattes av den framtidige utbygging av AUTOSYS. I første omgang er dette tenkt utprøvd ved Biltilsynet i Drammen. Maskinutrustningen er forutsatt skal kunne gå inn i en integrert løsning med driftsavdelingene dersom den framtidige utvikling skulle gjøre dette aktuelt.

I tillegg til dette arbeides det med EDB-løsninger også innenfor andre deler av virksomheten. Vi kan derfor med ettertrykkelighet fastslå at EDB-alderen for alvor har gjort sitt inntog i Buskerud.



Riper i lakken og ødelagt blinklys . . .

Av Willy Bakken

Vegvesenets bil som måler bæreevnen på vegene i fylket, var forleden utsatt for et uhell på rv. 7 ved Bromma. En lastebil med betongblokker oppdaget ikke målebilen i tide. Dette medførte panikkbremsering, med det resultat at hengeren veltet og noe av lasten traff vår bil.

Resultatet av dette møtet skulle gå tydelig fram på bildet, og en må vel prise seg lykkelig over at ingen mennesker ble skadet i uhellet.

En motgående bil holdt også på å bli involvert i smellet, men klarte å unngå sammenstøtet ved å kjøre i grøfta.



Det er den største ripa jeg noen gang har sett, sier Olav Tveit. (Foto: W. Bakken.)

I en herværende avis sto å lese dagen etter at det hadde gått relativt bra med vår bil. Kun noen riper i lakken og ødelagt blinklys på venstre side bak, ble resultatet, stod det. Det

er i hvert fall den største ripa vi til nå har sett på noen bil . . .

At hengeren med Dynaflerken ble bortimot flat, sto det naturlig nok ingenting om.

Bedre enn vårt rykte?

Redaktøren har fått på sitt bord en praksisrapport fra en elev ved Gjøvik Tekniske Fagskole. Denne eleven har fått smake på det praktiske arbeidslivet ved å arbeide i vegvesenet i to og en halv måned. Etter denne erfaringen har eleven laget en rapport om sitt inntrykk av arbeidsplassen, hva som ble gjort, hvordan det ble gjort osv.

Det som imidlertid får meg til å gripe pennen er avslutningen på denne betenkningen. – Her står det:

Som et lite tillegg vil jeg skrive litt om de dårlige ryktene om vegvesenet. Ut ifra det jeg har merket meg, er ikke vegvesenet mindre produktivt enn mange andre arbeidsplasser. Det er vanlig med en liten «røykepause» ved ni-tida, matpause fra 11–11.30 og en ny «røykepause» ved halv to-tida. Dette synes jeg er en passe ordning når man begynner på arbeid kl. 6.50, og slutter kl. 15.30.

Ellers var det et fint forhold arbeidsfolket imellom. Nesten alle hadde en felles interesse i jakt og

våpen, så det kunne bli litt jaktpart også når en var i arbeid.

Det med folk som står der med hendene i lomma, og støtter seg til spaden og ikke gjør noen ting, er bare tull ut ifra det jeg har erfart. Dette har vel sin opprinnelse i at det ofte kan være vanskelig å gjøre noe i de øyeblikkene det kjører biler forbi –

– står det til slutt å lese i denne rapporten. Og det var jo svært hyggelig å se!



«Bråstoppen» i støtet som aldri før

Vår kollisjonssimulator «Bråstoppen» er i støtet som aldri før. Selv benytter vi den titt og ofte, men nå har også andre organisasjoner for alvor fått øynene opp for denne nyttige innretningen.

Både så vel innenfor som utenfor fylket har «Bråstoppen» vært i aktivitet. Her kan nevnes at under et arrangement i NAFs regi på Geiteryggen, var det omkring 200 mennesker som fikk prøve seg i løpet av noen få timer en søndag ettermiddag. Også på Vestfoldmessa var den i bruk i en hel uke. Under Drammensmessa benyttet den lokale avdelingen av KNA simulatoren på target.

I Oslo har den blitt brukt ved et arrangement Shell sto for. Det tyder derfor på at vår investering på dette kampanjetiltaket har vært vel anvendte penger.

Til dels store overlaster under teleløsningen

Av Willy Bakken

Også under årets teleløsningsperiode har det som kjent vært drevet utvidet vektkontroll rundt om i fylket. Dette har resultert i at en del er blitt ilagt gebyr for å ha kjørt for tunge lass. Det største enkeltgebyret var på omkring 30.000 kroner.

Biltilsynsavdelingen har nå laget en oversikt over vårens kontrollvirksomhet, og den viser at det ble kontrollert totalt 1107 kjøretøyer. Av disse hadde 61 overlaster som kvalifiserte til gebyr, mens 325 hadde overlaster uten å få gebyr.

I alt ble statskassa tilført 202.790 kroner som følge av disse kontrollene.

Ser vi på de enkelte stasjonene, viser det seg at det på Gol ble ilagt gebyrer på tilsammen 95.840 kroner, mens tilsvarende sum på Hønefoss var 23.420 kroner, som var det laveste. Drammen hadde den høyeste prosentandelen av for tunge kjøretøyer i forhold til antall veide.

Ser vi på dette året i forhold til tidligere år viser statistikken at det er en markant økning av andelen overlaster i forhold til 1984. I år var denne i prosent på 34,9 mot 26,0 året før. Som kjent ble det nok ikke benyttet fly under overvåkingen i år. Kan det være en mulig årsak til at respekten for telerestriksjonene nå synes å ha avtatt?



Biltilsynets kontroller i vår avslørte at altfor mange hadde overlaster. (Foto: W. Bakken.)

Forbrytelser lønner seg ikke - selv ikke mot vegvesenet

I hvert fall ikke etter at Forbruker- og administrasjonsdepartementet nå har kunngjort at det er gitt adgang til å gi belønning til publikum dersom dette fører til at forbrytelser mot vegvesenet kan bli oppklart.

Men selvsagt gjelder dette ikke bare for vegvesenet. Statlige virksomheter er de senere år i enkelte tilfeller blitt utsatt for forbrytelser av tildels alvorlig karakter. For å oppmuntre til at opplysninger kommer inn som kan bidra til å lette etterforskningen, eller føre til at forbrytelsen blir oppklart, har FAD i samråd med Finansdepartementet fastsatt retningslinjer for hvordan påskjønnelse kan skje.

Kort fortalt kan det utbetales inntil kr. 50.000 dersom noen kommer med tips som fører til at syndere blir knepet.

Detaljerte opplysninger finnes for øvrig i Personaldirektoratets melding nr. 10/85.

Bakvendtland i Hallingdal:

Vegvesenet fikk overlevert ny riksveg av kommunen

Av Willy Bakken

Det er ikke hver dag en er med på en vegåpning der det er vegvesenet som får en ny vegstubb av byggherren. Men det skjedde tirsdag 27. august, da Ål kommune overleverte en 1300 meter lang ny parsell av rv. 7 ved Torpomoen.

Bakgrunnen for denne noe uvanlige situasjonen er at vegvesenet kun hadde penger til forsterkning og forbedring av den eksisterende vegen, men kommunen ville heller ha en ny veg på jomfruelig grunn. Dette var heller ikke vegvesenet uenig i, men ettersom det ikke fantes midler til en slik løsning nå, måtte ønsket fra kommunen om en slik løsning avslås.

Men hallingene er kjent for å være et sta folkeferd, så de aktet ikke å gi seg med et slikt svar. Resultatet er kort fortalt at de etter hvert fikk midler fra Kommunaldepartementet som var øremerket til sysselsettingstiltak. Sam-

men med de midlene vegvesenet hadde til rådighet for utbedring av eksisterende veg, satte kommunen i gang byggingen av den nye vegen.

Resultatet av dette ble derfor markert ved en enkel tilstelning på Ål, der de samarbeidende partene var invitert. Det var en ikke lite stolt ordfører som kunne overlevere produktet til vegsjefen, og han kunne også fortelle at prosjektet hadde blitt adskillig kroner rimeligere enn det vegvesenet først hadde regnet med.

Her bør vel, for balansens skyld, skytes inn at heller ikke vegvesenets endelige forhåndskalkyler for dette prosjektet ligger langt unna sluttresultatet.

Og til og med vegvesenet bygger billigere enn det som det opprinnelig er kalkulert med mange ganger. Men slikt er jo positivt, enten det nå er staten eller andre som står for byggingen.

I hvert fall har rv. 7 gjennom Hallingdal fått nok en ny moderne parsell.



Einar Ottesen ny verneleder

Avd.ing. Einar Ottesen har nå tatt over stillingen som verneleder i vegvesenet.

Som kjent var det Roy Nilsen som hadde denne funksjonen, men han har nå gitt seg oljeeventyret i vold, og således sluttet hos oss. Ottesen er ingen ny mann i etaten, som vel de fleste kjenner til. Han ble ansatt i 1972, og har vært distriktsleder for områdene 1 og 6.

Ottesen vil ikke komme med noen programerklæring umiddelbart. Den første tiden vil nok gå med til å sette seg inn i alle de lover og regler som gjelder på dette området. Men kjenner vi vår gode kollega rett, vil han nok også på dette felt bidra med sitt, slik at vernearbeidet kan fortsette på en skikkelig måte.

Vi nytter i hvert fall anledningen til å takke Nilsen for hans innsats som verneleder, samtidig som vi ønsker den nye lykke til i vernelederstillingen.

FORSLAGSORDNINGEN

Til nå i år er det kommet inn 9 forslag til forslagsnemnda. Av disse er tre blitt premiert lokalt, mens tre er blitt sendt videre til det sentrale bedømmelsesutvalg til vurdering. Tre forslag er ikke blitt gjenstand for premiering.

Størst premiering har Dagfinn E. Brekke fått for sitt forslag om ramme for ristemaskin. Det er blitt belønnet med kr. 2.000,-. I sin vurdering sier nemnda at forslaget innebærer en enklere og smidigere arbeidsoperasjon enn tidligere, og at metoden er tidsbesparende uten å gå utover kvaliteten/prøveresultatene.

Også et annet forslag fra samme forslagsstiller er blitt belønnet med kr. 1.000,-. Her er det foreslått ny krok-bøyle for ekstraksjonsylinder ved olje-grusanalyser.

For oss «ikke eksperter» kan kort sies at dette går ut på forbedring av tidligere utstyr/rutiner, som medfører sikrere arbeid og som er tidsbesparende.

Det tredje forslaget som er blitt

premiert så langt i år, er nye registreringsskjemaer for bruk på regnskap. Det er Elin Tandberg som har kommet med dette, og nemnda sier at forslaget er så bra at det er blitt oversendt det sentrale bedømmelsesutvalget for vurdering. Det foreslås også at skjemaet godt kan nyttes i andre fylker. Lokalt er forslaget blitt belønnet med kr. 800,-.

For øvrig har vi merket oss at stasjonssjef Rolf Lervik gjennom det sentrale bedømmelsesutvalget er blitt kr. 600,- rikere. Hans forslag går ut på endringer i de bestående rutinene ved førerkortutstedelse.

Tidligere ble forslag som ikke nådde opp til premiering belønnet med samarbeidsutvalgets krus for utvist interesse. Etter at dette utvalget ble lagt ned, har det heller ikke siden blitt gitt slike oppmuntringer. Nå vil imidlertid forslagsnemnda ta opp igjen denne ideen, slik at de som ikke får noen premie, vil få en liten oppmerksomhet for utvist interesse.

Nemnda håper med dette at aktiviteten innen forslagsordningen vil bli enda større her i fylket.

vi bruker bilbelte



-også i baksetet



Vegsjef Rognan og reiseleder Midtgaard i hyggelig samtale med to av deltakerne.

PENSJONISTER I VESTERLED

Tekst: W. Bakken

Foto: Hans Jan Håkonsen

Vegvesenets pensjonister ville også i år på tur. Det kom klart til uttrykk etter at påmeldingsfristen for årets utflukt var gått ut. Som kjent arrangeres det tur hvert år, men på grunn av den store oppslutningen, må en dele fylket i to, slik at de som bor i den øvre delen får tur ett år, og de fra den nedre, neste år.

Denne gang var det altså den øvre delen som skulle ut og farte igjen, og reisens mål var Ulvik i Hordaland.

Med stort og smått talte reisefølget 64 deltakere. Det var satt opp to

busser, og etter at oppsamlingsrunden var gjort, møttes disse på Ustaoset.

Her ventet frokost, og denne så ut til å smake særdeles godt, for mange av deltakerne var det allerede blitt langt på dag.

Turen gikk videre over Hardangervidda og ned til Fossli, på toppen av Måbødalen. Her ventet representanter fra våre kollegaer i Hordaland, og disse ga en kort orientering om den nye vegen som nå er under bygging her. At forholdene når det gjelder å bygge vegger her i landet kan variere svært mye, er noe alle var klar over. Mange var det sikkert som var glade for at de i sin tid hadde arbeidet på den andre siden av fylkesgrensa.

Etter denne redegjørelsen bega selskapet seg videre til Brimnes, og deretter med ferje over til Bruravik. Herfra gikk ferden til Ulvik, der det sto middag på programmet. Den 7,5 kilometer lange Vallaviktunnelen ble det også tid til å kjøre igjennom, og en del syntes den nok kunne være i lengste laget. Men her, som på resten av turen, gikk det uten problemer av noe slag.

Nok en vellykket pensjonisttur er dermed avvirket – en tur som bød på alle de ulike typer av vær dette landet har. Men dette kan også være artig å ha opplevd, og mange er det sikkert som allerede nå ser fram til neste utflukt.



Den nye stasjonssjefen i Drammen:

Opplæring og holdninger det viktigste i trafikksikkerhetsarbeidet

Av Willy Bakken

Erik Lysenstøen er for de aller fleste allerede et kjent navn innen biltilsynet. Like kjent er det vel at han har tatt over stillingen som stasjonssjef i Drammen etter Ahlgren, som er gått av for aldersgrensen.

Brobyggeren dristet seg en dag innom det travle kontoret for å få en liten prat med den nye lederen, og selv

om tempoet i denne delen av vår virksomhet ligger på et ulovlig høyt nivå, fikk vi på ingen måte følelsen av å være til unødig bry. Tvertimot, den nye sjefen syntes det kunne være et hyggelig avbrekk i sin kamp om å få kronene til å strekke til.

Først noen tekniske data om den nye stasjonssjefen. Han er 53 år gammel og har etter gymnasiet tatt sin utdanning i Sverige. Sitt første bekjentskap med etaten fikk han i 1959,

da han ble tilsatt ved vegtrafikkavd. i Vegdirektoratet. Få måneder senere ble han ansatt i Drammen, og sammen med Munch og Ludvigsen dannet de trioen Kasper, Jesper og Jonatan.

Etter å ha gjennomført pedagogisk seminar et halvt år, begynte han igjen i Vegdirektoratet høsten 1973. Han vendte så tilbake til Drammen i 1976, og i løpet av dette året ble han ansatt som leder av trafikkseksjonen ved biltilsynet i Drammen. Denne stillingen har han hatt fram til nå, da han ble tilsatt som stasjonssjef.

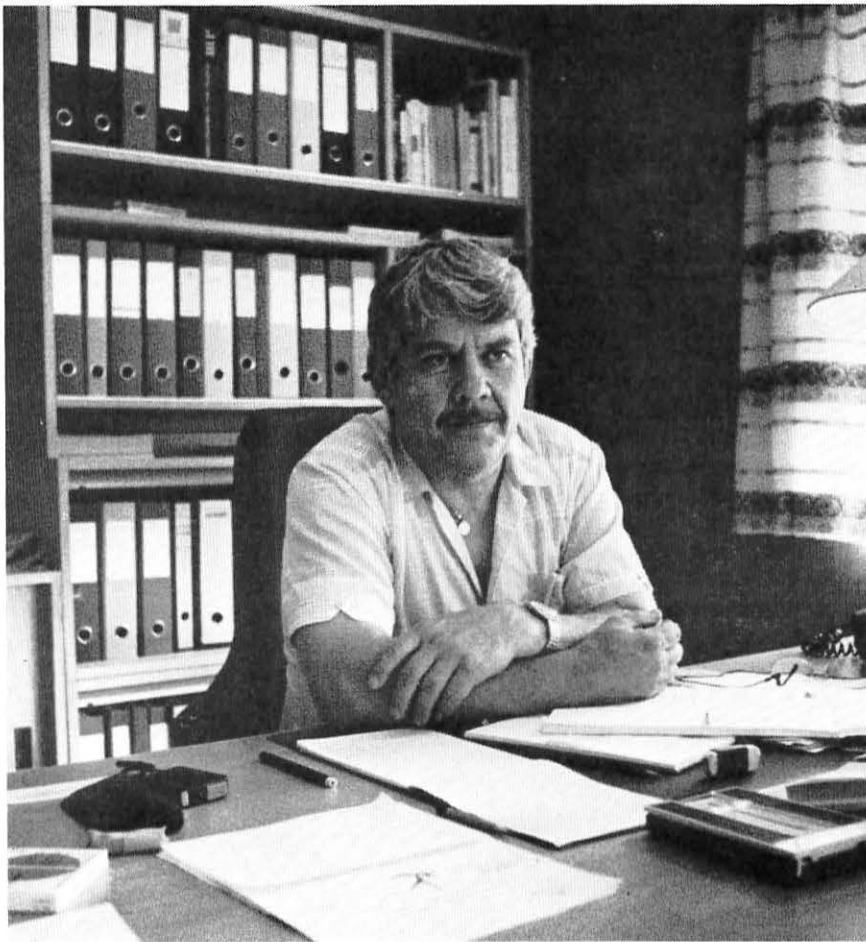
Det er føreropplæringen og tilsynet med kjøreskolene som står Lysenstøen aller nærmest. – Spesielt holdninger hos bilførere er viktig, sier Lysenstøen. – Kjøreferdighet er ting som må læres, og det tjener ikke trafikksikkerheten å få seg førerkort på raskeste og billigste måten.

Her må det en holdningsendring til, sier stasjonssjefen, – og det må bli en viktig oppgave i tida som kommer å få forståelse for dette.

Av ting ellers som opptar Lysenstøen er at det nå virkelig er en realitet at det skal bygges ny biltilsynsstasjon i Lier. De kontorlokalene vi disponerer i dag, er verken tidsmessige eller store nok. Dette gir seg negative utslag både når det gjelder betjeningen av publikum og hos oss som arbeider her. Derfor ser vi fram til den dagen vi kan flytte inn i nye lokaler, det skal bli godt for alle parter.

Vi går i sannhet både spennende og utfordrende tider i møte, sier Lysenstøen, – og kjenner jeg mitt mannskap rett, er jeg sikker på at vi er i stand til å takle disse på en tilfredsstillende måte.

Og vi er på ingen måte uenige i denne konklusjonen.



Vi må nå arbeide aktivt for å få en holdningsendring både når det gjelder opplæring og atferd i trafikken, sier Lysenstøen.



Trygg Trafikk:

Buskerud har fått egen fylkessekretær

Ragnar Otto Eriksen heter mannen som nå skal ivareta Trygg Trafikk sitt arbeid i Buskerud.

Den nytilsatte fylkessekretæren er 37 år gammel og bor i Hokksund. Eriksen har fire-årig lærerutdanning, pedagogisk tilleggsutdanning, samt en rekke kurs. I tillegg til å ha virket som lærer, har han i to år vært studiese-kretær i den norske sjømannskirke, og ett år som konsulent i arbeidsmar-kedsspørsmål i Nedre Eiker kom-mune. Han har også arbeidet som freelance-journalist i Fremtiden.

Eriksen hadde sin første arbeidsdag som fylkessekretær 15. august.

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



Oscar Løen vinner av feltskytingen

Det årlige skytterstevnet i feltskyting ble arrangert på Gol 14. april. Denne gang var det Oscar Løen, vegsentralen, som seiret i herreklassen, og han fikk samtidig et napp i vandrepokalen. Dameklassen ble vunnet av Magda Øvrebø, som fikk vandrepokalen for andre gang.

Beste resultat var det Alf Egil Hov som oppnådde, 30/28 fig. Lagpokalen gikk også denne gang til Maskinavd. område 5.

Her er resultatene for de beste i de enkelte klassene:

Herreklassen:

1. Oscar Løen	29/21
2. Erling Lio	28/23
3. Gerhard Syvertsen	28/15

Dameklassen:

1. Magda Øvrebø	26/11
2. Ingeborg Bergene	21/8
3. Eva Stavn	20/12

Under 12 år:

1. Hilde Storeskar	15/9
2. Lars Stillingen	13/4
3. Ingvild Haga	8/3
4. Olav Bergene	5/2

Klasse 12-16:

1. Lars Erik Rolid	21/11
--------------------	-------

2. Marit Storeskar	17/7
3. Odd Jarle Turhus	14/2
4. Wenche Halbjørhus	11/3

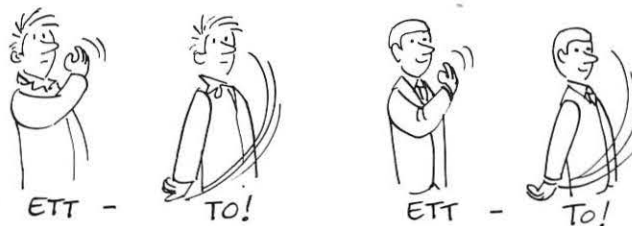
Klasse 16-18 år:

1. Alf Egil Hov	30/28
2. Hans Olav Løen	30/26
3. Marianne Stavn	18/6
4. Hildegunn Bergene	4/1

Lagskyting:

1. Maskinavd. område 5	
Erling Lio	28/23
Asbjørn Hov	26/21
Arne Storeskar	26/19
2. Anleggsavd. område 5	
Gerhard Syvertsen	28/15
Edvin Flesvik	27/16
Ole Karterud	20/9

De glemmer vel ikke **MORGENGYMNASTIKKEN**?



STATENS VEGVESEN BILTIL
BOKS 443

4801 ARENDAL

Massekorsbånd

Returadresse:

**Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret**

Postb. 2265, Strømsø,
3001 Drammen

PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:

Per Erik Knive, kontorassistent, vegkontoret.
Arne Gunnar Sem, avdelingsingeniør, vegkontoret
Sigvald Sjøvik, spesialarbeider, driften
Reidar Tangen, spesialarbeider, driften
Jan Granbo, spesialarbeider, driften
Odd Ivar Nord, spesialarbeider, driften
Olav Saglien, spesialarbeider, driften
Helge Bendiksbj, spesialarbeider, driften
Arvid Løver, spesialarbeider, driften
Ola Brennhovd, mekaniker, Gol vegstasjon
Arvid Løver, fagarbeider
Sigvald Sjøvik, spesialarbeider

Følgende medarbeidere har sluttet hos oss:

Arne Kruhaug, avdelingsingeniør, vegkontoret
Svein Ove Pettersen, avdelingsingeniør, vegkontoret
Vidar Hansen, ingeniør, vegkontoret
Tom Augestad Hansen, økonomisk saksbeh., vegkontoret
John O. Ahlgren, stasjonssjef, biltilsynet
Magnus Nilsen, ingeniør, biltilsynet
Roy Nilsen, avdelingsingeniør, vegkontoret
Bjørn Enger, fagarbeider, driften
Jan Einar Sjødal, fagarbeider, driften

Vi vil få takke alle disse for godt samarbeid og ønske lykke til, enten det nå er i ny jobb eller som pensjonist.

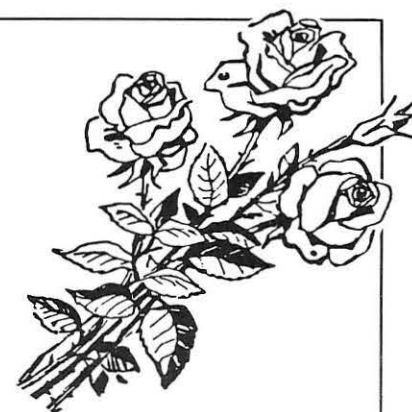
Takk for oppmerksomheten!

I anledning min 60-årsdag vil jeg få takke for den oppmerksomhet som ble vist meg.

Gunnar Rødningsand

Takk for oppmerksomheten ved min 50-årsdag.

Lars Haugen



***Vi gratulerer
følgende
med dagen***

50 år:

Svein Halvorsen	8/5
Aud Laurentz Tveit	26/8
Tore Sevejordet	29/9
Gerd Tove Nielsen	14/11

60 år:

Hans N. Bjåland	14/5
Einar Eriksen	16/5
Gunnar Rødningsand	3/7
Lars Myrbråten	9/7
Eivind Ranheim	4/8
Aksel Jahren	7/8
Dora Hære	19/8
Sverre Sørle	10/10
Johan Wenner	11/10
Bjørn Aasmundrud	4/11
Ragnar Snippen	5/11

Selv om gratulasjonene for en dels vedkommende kommer noe på etterskudd, kan vi forsikre om at de er like velmente for det.

Red.