



# Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 4 - Desember 1985 - 15. årgang



**INNHold:****SIDE**

- 2 Vegsjefens julehilsen
- 3 Vegåpning på Kongsberg
- 4 Nytt vegsystem på Strømsø
- 5 Bruarbeider
- 6 Yrkesbevis
- 7 Vernelederens spalte
- 8 Geitryggtunnelen
- 10 Besøk i Vierbotn
- 11 Organiseringen av vedlikehold
- 12 Aksjon Bedre Bilist
- 13 Svelvikvegen
- 14 Bom på E-68
- 15 Juristens spalte
- 16 Nye maskinrapporter
- 17 Pensjonistsamlingen
- 18 Regler for bruk av brakker
- 19 Hallingkastet
- 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:**

Etter åpningen av Myntbrua på Kongsberg, var det et gedigent fyrverkeri.  
Foto: Jan Tore Johnsen.

**Vegsjefens julehilsen:**

# Mange viktige veganlegg fullført i år

Vegvesenets oppgaver ligger i områdene veger og vegtrafikk. Dette berører alle. Det innebærer transport av mennesker og gods, det er hvordan vi kommer oss til jobb og skole, til fritidsaktiviteter og på ferie, det er økonomi for samfunnet og for oss som bor her.

For noen betyr det ulykker og menneskelig katastrofe. Det er derfor viktig at påtrengende oppgaver på dette området løses – og at de løses godt.

Trafikken på vegene har økt i hele etterkrigstiden, mest i 60-årene og første del av 70-årene. Etter noen år med null-vekst omkring 1980, er det ny oppgang igjen. Størst er økningen på de mest belastede vegene. På E-18 ved Kjellstad økte trafikken med 8–9 prosent i år.

Bilsalget setter ny rekord i år, med nær 50 prosent flere biler solgt enn i 1984. Det er vanskelig å forutsi framtida. Men både norske prognoser og sammenligninger med andre land, tilsier en fortsatt sterk økning i biltallene, om enn med noe lavere takt enn i 1985. Økende biltrafikk gir også økende ulykkestall på vegene. Fra midten av 70-årene lyktes det å redusere ulykkestallene hvert år fram til 1980. Det faller sammen med en kraftig satsing på trafikksikkerhetsarbeidet.

Etter noen år på samme ulykkesnivå, ser vi nå en utvikling mot økt antall ulykker, i takt med trafikkøkningen. Samtidig øker framkommelighetsproblemene og tilhørende miljøproblemer i og nær byene og de større tettsteder.

Gjennom Norsk Vegplan prøver samfunnet å ta vare på de oppgaver som ligger innenfor områdene veger og vegtrafikk. I denne planen for 1986–89 er investeringene på landsbasis øket noe fra nåværende 4-årsperiode. For Buskerud er det likevel en reduksjon på 7,5 prosent i likhet med de øvrige østlandsfylkene.

For likevel å kunne løse helt påtrengende investeringsbehov innen rimelig tid, er det derfor i tillegg til Norsk Vegplan utredet mulig bompengefinansiering for deler av E-68 i Hole og for E-76 i Drammen. Gjennom A/L Fjordbruene er en slik utredning også laget for ferjefri forbindelse Drøbak–Hurum.

På fylkesvegene har det gjennom en årrekke vært kraftig underbevilget til vedlikehold. Store deler av det fra før svake vegnettet er derfor blitt virkelig dårlig. Hovedproblemet er manglende bæreevne. Dette er akseptert av fylkeskommunen som fra inneværende år gjør skikkelig satsing på 30–35 mill. kroner pr. år, hovedsakelig til forsterkning. Det er på dette grunnlag utarbeidet en fylkesvegplan som vil bli behandlet av fylkestinget i 1986. Det er all grunn til å gi honnør til fylkeskommunen for denne satsingen i en vanskelig økonomisk situasjon.

Vedlikehold av riksvegene i fylket har de senere år fått en betydelig økning i bevilgningene etter at fylkesfordelingen er endret, mens vedlikehold av fylkesvegene fortsetter på samme lave nivå som har vært siden 1980.

De samlede disponible beløp til drift og anlegg i 1986–89 vil med fylkesvegplanen og E-68-prosjektet i Hole, være 20 prosent høyere enn i hver av de to foregående 4-årsperioder. I tillegg kan Drøbak-prosjektet bli aktuelt i samme periode, og et eventuelt vedtak i Stortinget om å gjennomføre E-76-prosjektet i Drammen etter 1990, betinger stor planinnsats i årene før. Året 1985 har i høy grad vært preget av disse tillegg til vår normale virksomhet.

På biltilsynets stasjoner har det vært gjort en kjempeinnsats for å unngå køer pga. eksplosjonen i bilsalget. På vegkontoret har særlig plan- og driftssiden vært hardt kjørt for å følge opp oppgavene.

**Fortsettes på side 15.**

Kongsberg 14. november 1985:

# 17. mai og julekvelden på samme dag



Åpningen av Myntbrua innebærer at E-76 nå går utenom bykjernen. (Foto: Jan Tore Johnsen.)

## Rep.: Willy Bakken

Det begynte i Passebekk, på fylkesvegen mellom Efteløt og Hvitvingfoss. To busser fulle med representanter både fra de lokale myndighetene, fylkeskommunen og med representanter fra staten. I tillegg, en mengde frammøtte fra lokalsamfunnet og pressen da selvfølgelig.

Her skulle det ettertrykkelig markeres at vejen nå endelig var ferdig utbedret, og at den krøtterstien de kjørende tidligere var henvist til å benytte, nå endelig var blitt historie.

Vegsjefen ønsket alle frammøtte til lykke med dagen, og ga en kort redegjørelse for den tekniske siden ved anlegget. Deretter fikk fylkesordføreren ordet, og som seg hør og bør i vårt fylke, erklærte hun vejen for åpen ved å kutte snora med kniv.

Men som om ikke det skulle være nok, lokalbefolkningen hadde også snor i lomma, og foretok sin egen offisielle åpning av vejen. Dermed kan det sies at vejen ble åpnet både i stereo og farger. Blomster til første bilist ble også overrakt, og hurrarop og muntre replikker bekreftet at dette var en lykkelig dag for dem som benytter denne fylkesvegen.

Uten å fornærme noen må det vel sies at andre del av åpningsraketten nok var dagens store høydepunkt, nemlig åpningen av den nye parsellen av E-76, Myntbrua og det tilstøtende vegsystemet.

Presis kl. 16.00 dukket Fossegrimen opp fra vannet, og etter en kort prolog avduket han minneplata som skal festes på brua. Deretter redegjorde vegsjefen for anlegget, og overlot så

til tidligere vegsjef Svein Nesje å åpne brua. Også her ble samme kniv benyttet, og med samme gode resultat.

Overgingeniør Kjell R. Johnsen hadde æren av å overrekke blomster til den første bilisten.

Deretter var det fotfolket som disponerte brua fram til kl. 20.00. De innbudte gjestene, nærmere 100 i tallet, spaserte så over brua og bort til Gamle Kongsberg Kro, der det var en enkel bevertning. Under denne delen av seremonien ble det holdt flere taler der det ble gitt uttrykk for stor glede over denne dagen.

Festforestillingen ble avsluttet med fakkeltog og et gedigent fyrverkeri, sistnevnte spandert av entreprenøren, Selmer Furuholmen A/S.

Og klokka 20.00 overtok biltrafikken den nye brua, ei bru som byen med rette kan være stolt av.



Den nye riksvegen følger stort sett det gamle jernbanesporet.  
(Foto: P. E. Knive.)



I nedre del av Konnerudgt. vil det bli bygd fotgjengerundergang.  
(Foto: P. E. Knive.)

# Nytt trafikkbilde på Strømsø i Drammen

Av Gunnar Nærum

## Mål for vegutbyggingen

Vi står nå foran utbyggingen av ny rv. 283 på strekningen Bj. Bjørnsonsgt. –Kreftingsgt.–Øvre Sund på Strømsø i Drammen. Den nye riksvegen inngår som en del av en trafikkring rundt de mest sentrale byområdene. Ved Øvre Sund skal vegen bindes sammen med planlagt ny bru over Drammenselva og knyttes til E-76 i Rosenkrantzgata. Deretter vil forbindelse fra Øvre Sund til nye E-76 i Strømsøåsen bli etablert.

## Det nye vegsystemet i 1. byggetrinn

I første omgang bygges parsellen fra Langesgate til Grønland. Denne har en lengde på ca. 500 m, hvorav ca. 150 m som firefelts veg. I tillegg skal det bygges tilslutninger til eksisterende gater med en samlet lengde på ca. 250 m og det blir ca. 400 m med gangveger.

I det nye vegsystemet blir det tre rundkjøringer. Som en del av veganlegget inngår to fotgjengerunderganger (definert som bruer for rv. 283). Museumsparken bru for rv. 283 over gang-/sykkelveg er undergangen ved Konnerudgata, med lengde ca. 40 m, bredde 7 m og fri høyde 2,75 m.

Flisebekken bru for rv. 283 over gang-/sykkelveg er ca. 30 m lang, 3,5 m bred og har 2,75 m fri høyde. Som vanlig ved vegutbygging i byområder, er det nødvendig med omlegging av ledninger og kabler i ganske stort omfang.

## Fotgjengerundergang med stålvegger?

For minst en av undergangene er det nødvendig å benytte spunt i byggefasen. Vegvesenet ønsket ved anbudsinnhenting å få pris på en alternativ løsning, der spuntene skulle bli stående som permanente vegger og med tak og golv av betong. Slike løsninger er benyttet en del i Vest-Tyskland.

Stållalternativet falt ca. 20% dyrere enn tradisjonell utførelse i betong, og ble derfor ikke valgt. Merkostnadene skyldes i første rekke kostbar tetting av spuntlåsene mot omgivende grunnvann. De kommunale myndighetene i byen hadde på forhånd uttalt stor skepsis til stållalternativet.

## Utførelse av arbeidet

Vegarbeidene er satt bort på entrepriser til Astrup Høyer A/S. Kontraktsummen er ca. 12,7 mill. kroner, hvorav ca. 0,7 millioner går til utskifting av bærebjelker og brudekke på

Konnerudgt. bru over Vestfoldbanen for fylkesveg 36.

## Midlertidig trafikkavvikling

Veganlegget berører flere gater med meget stor trafikk, både av biler (ÅDT 10–15 000 kjøretøyer) og myke trafikanter. Også handelsstanden vil bli påført ulemper. For å minske disse ulempene er det i samråd med trafikkmyndighetene i byen laget en trafikkavviklingsplan i fire faser.

## Tidsplan

Parsellen mellom Langesgate og Grønland ble påbegynt i oktober i år og er planlagt å stå ferdig før jul neste år. Videreføringen til Øvre Sund med tilknytning til Eikervegen i «Pølsesvingen» er planlagt bygd i perioden 1987–89.

## Informasjon

For å informere om den forestående vegutbyggingen og den midlertidige trafikkavviklingen, ble det i samarbeid med Drammen kommune og reklamebyrået Idé og Form utarbeidet en brosjyre som ble utdelt til samtlige husstander og forretningsdrivende i byen. I tillegg er det holdt informasjonsmøter med bl.a. handelsstandsforeningen, Strømsø i Sentrum og aktuelle bydelsutvalg.

# GRETTEFOSS BRU



Av Arve Aaby

Grettefoss bru på riksveg 8 i Svene har i høst gjennomgått «restaurering». Det «gamle» Brigde-plankdekket er skiftet ut med et nytt, og det er hengt på en gangbane på brua. I tillegg er portalene gjort høyere, slik at det blir full høyde.

Årsaken til at dekket måtte skiftes var at slitedekket av asfalt krakelerte på grunn av for store bevegelser. Disse bevegelsene mente man kom av for myke Brigde-planker eller kan-

skje aller helst på grunn av for stor nedbøying av langbærerne.

Brigde-planken er nå byttet ut med en mye stivere type, og langbærerne er skiftet ut med kraftigere bjelker. Stivheten i det gamle dekket var ca. 1/200, mens stivheten i det nye er ca. 1/600.

Brua er nå beregnet å kunne tåle en belastning tilsvarende Bk. 10. Imidlertid vil ikke dette få noen innvirkning før brua over jernbanen og tilstøtende veg også kan tåle Bk 10.

Gangbrua som nå var hengt på, var opprinnelig planlagt noe lengere fram

i tid. Da gangtrafikken over brua måtte opprettholdes i anleggsperioden, fant en det riktig å bygge en permanent gangbane som kunne tjene som gangbane senere. På mange virket dette noe rart da gangvegtilknytningen på begge ender vil bli noe provisorisk inntil videre. Vegkrysset på vestsiden av brua vil bli forsøkt kanalisert noe mer slik at dette ulykkesbelastede stedet skulle bli noe bedre.

For å videreføre gangvegen på østsiden arbeides det nå med planer om ny bru også over jernbanen.

## Undervanns-arbeider på Efteløt bru

Av Arve Aaby

I hele sommer og høst har vi drevet med undervannsarbeider på Efteløt bru på riksveg 8.

Det startet med at spunten rundt fundamentene skulle fjernes for at vi nærmere å kunne vurdere eventuelle skader. Denne spunten var av tre og ble i sin tid brukt som kombinert spunt og forskalling.

Da spunten var fjernet, viste det seg for dykkerne at det som var bak i

mange tilfeller var betong av svært dårlig kvalitet.

På et fundament var skadene konsentrert hovedsaklig til en antatt støpskjøt, og det ble her foretatt en kappestøp rundt hele fundamentet i en høyde på 1 meter og en tykkelse på 0,3 meter.

På andre fundament er det nå foretatt kjerneboringer for å kunne fastslå kvaliteten på betongen inne i fundamentet. De foreløpige resultatene av dette viser at betongen her

inne er av tilfredsstillende og tildels god kvalitet. Dersom dette blir den endelige konklusjonen, blir nok resultatet at det blir kappestøp og lokale reparasjoner på de fleste av fundamentene.

Dette med å drive med undervannsarbeider er en svært tidkrevende og ikke minst svært kostbar affære. Men det er tross alt viktig at de bærende deler av ei bru er i en slik forfatning at de kan oppta de kreftene de opprinnelig var beregnet å kunne tåle.



# Stadig flere får yrkesbevis

I Statens vegvesen i Buskerud vil det pr. 1. desember i år være 141 personer med yrkesbevis. Dette omfatter både maskinfører, anleggs- og vedlikeholdsfolk, samt noen oppsynsmenn og ingeniører. Det siste som er bestemt vedrørende yrkesbevis for anleggsmaskinførere, er følgende:

## Av Halvard Torgersen

- ★ Yrkesbevisordningen skal avvikles med opptjening av praksis fram til 1.1.1987.
- ★ Innrapportering av registrert og attestert praksis må være sendt Bransjeutvalget for Anleggsmaskinopplæring, Sekretariatet innen 1.1.1987.
- ★ Utvidelse av yrkesbevis opphører på samme måte.

### Noen kommentarer:

Anleggsmaskinføreryrket er fomelt lagt under lov om fagopplæring i arbeidslivet fra 1.1.1985. Personer som pr. denne dato er under 20 år er således lærlinger iflg. loven og må inngå lærekontrakt. Dog har loven ikke tilbakevirkende kraft, slik at de som kan vise til fast ansettelse før 1. januar 1985 ikke kan tvinges inn i en lærekontrakt.

Alle som ikke har opptjent nok

praksis for yrkesbevis før 1. januar 1985, vil måtte gjennomgå det av Arbeidstilsynet foreskrevne 40-timers teorikurs. Dvs. den som har begynt kjøring etter 1.4.1983 vil ikke kunne få yrkesbevis, men er henvist til det nevnte 40-timers teorikurs pluss 40-timers praktisk opplæring som skal dokumenteres i opplæringsbok. Etter 3 år og 9 måneders praksis kan vedkommende siden avlegge fagprøve, men dette er en frivillig sak.

Det er altså fullt mulig å kjøre på opplæringsbok til en går av med pensjon.

De som har fått sitt yrkesbevis kan fortsette å kjøre på dette resten av sitt liv. De behøver heller ikke tenke på utvidelser av dette, hvis noen maskin-gruppe skulle mangle. Det kreves kun en praktisk instruksjon ved opplæring på nye maskiner.

For ungdom er det selvfølgelig mulig å gå veien om yrkesskole med etterfølgende praksis.



## Moderne kunst?

Fra vår «skiltguru» på planavdelingen, er redaktøren blitt overrasket dette bildet av et skilt. Selv om det ved første øyekast ser ut som en moderne skulptur, skjuler det seg bak kunstverket et skilt som varslers farlig sving til venstre.

Vi får bare håpe at dette eksemplet ikke er representativt for skiltvedlikeholdet i vårt fylke.

Skulpturen gjør seg enda bedre i farger enn i sort/hvitt.



Stadig flere får yrkesbevis i vegvesenet, og pr. 1.12 1985 var det 141 personer med slikt bevis. (Foto: W. B.)

# Vernelederen oppsummerer

**Året 1985 ebber ut og det er da gjerne slik at en skal snu seg og se tilbake på hva som har skjedd, og en skal legge planer for året som kommer.**

Av Einar Ottesen

Vernetjenesten i Buskerud har til en viss grad i år vært preget av at en verneleder har sluttet og at en ny har dukket opp. Det heter så fint at «nye koster feier best». Dette er en sannhet med modifikasjoner. Vernesektoren er i dag blitt en omfattende del av arbeidslivet. Ny, men ikke akseptert fullt ut av alle. Som ny verneleder i etaten håper jeg etter hvert som jeg lærer nytt om dette området, å kunne gi impulser, slik at vernetjenesten skal fungere som den skal.

Fra nyåret vil det være valgt nye medlemmer i arbeidsmiljøutvalget, som i år vil ha gjennomført fem møter. Nye verneombud skal velges fra nyttår. Disse valgene gjelder da to år fremover, og foregående to årsperiode er dermed over.

Når det gjelder verneombudene og valg av disse, må disse gjerne bli gjenvalgt. Jeg vil anmode organisasjonene om å være våkne, slik at det velges personer som har legning for en slik funksjon. Det er nemlig ingen som er tjent med verneombud som ikke har interesse for sitt verv.

I mars tar jeg sikte på samling av verneombudene. Fylket vil bli delt i to, og det vil bli en dagssamling på Gol og antakelig en på Vikersund. Det vil for øvrig bli gitt opplæring av nye verneombud, og jeg håper å få en bred kontakt med alle som er involvert i vernetjenesten.

Det heteste feltet innen vernetjenesten nå om dagen er utvilsomt helsefarlige stoffer.

Alle stoffer skal i dag være behørig merket på norsk med stoffenes navn og bruksanvisning. Produkt datablad skal finnes på vegstasjonene. Produkt-

databladet vil fortelle deg om hvor skadelig stoffet er, slik at ulykker/ubehag unngås. Får du stoffer i form av f.eks. rensedmidler som du føler deg utrygg på, så ta kontakt med verneleder. Nye produkter som skal prøves i vegvesenet skal ikke kjøpes inn før disse er godkjent av vernetjenesten, og året som kommer vil bli brukt til

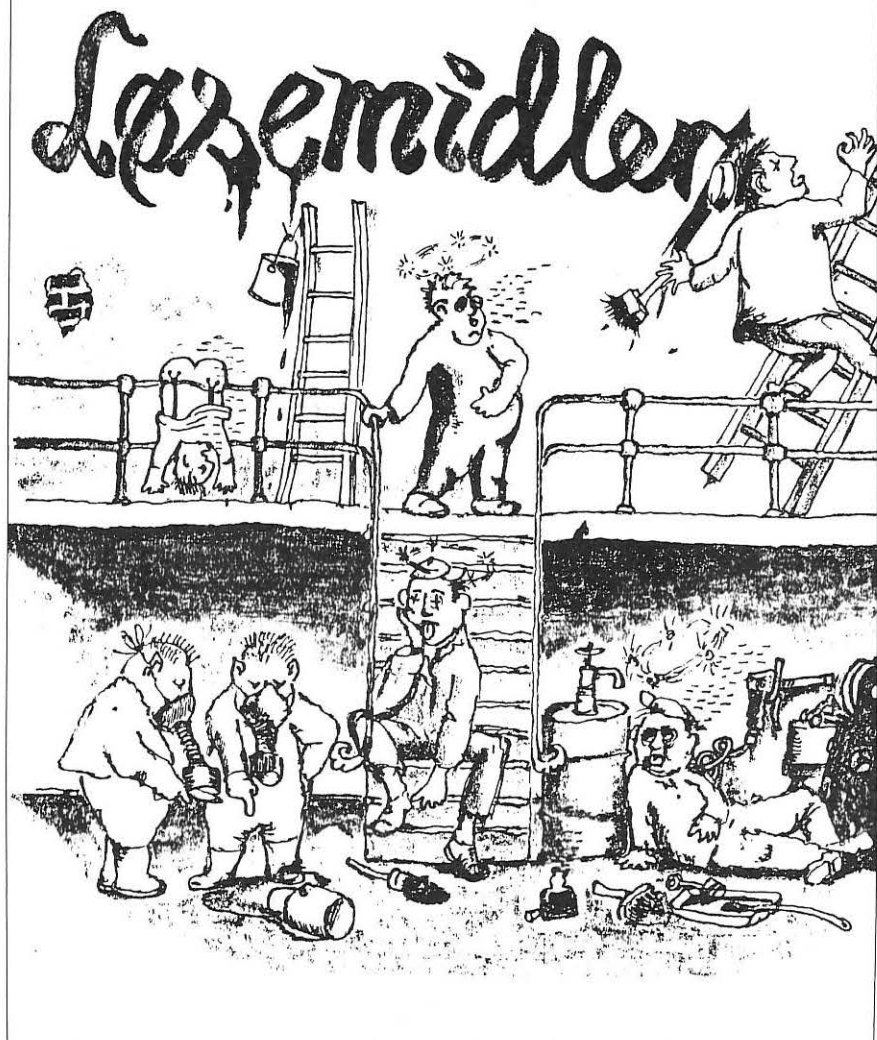
å få en fullstendig oversikt over hva slags stoffer vi omgås med i vegvesenet.

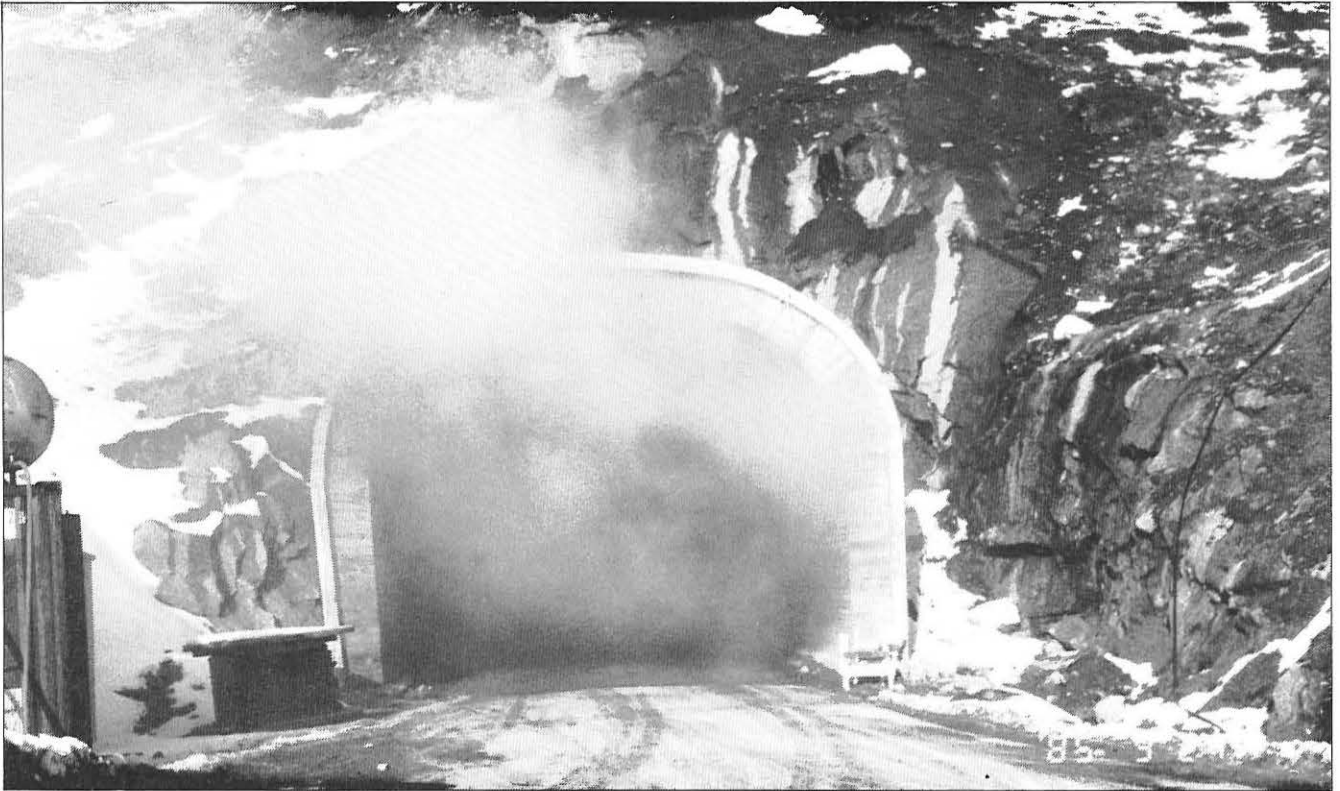
Så et lite tilbakeblikk på ulykkene hittil i 1985. Ingen alvorlige ulykker har skjedd i Buskerud, og jeg må bare si: «Tenk når du jobber, arbeidsulykker er gjerne noe du pådrar deg selv.»

God jul og godt nytt år!

## Tenk på helsa

### når du jobber med





Det er ikke eksos som kommer ut fra tunnelmunningen, men røyk etter sprengning. (Foto: Tore Braaten.)

# Geitrygggtunnelen

*For uinnvidde kan Geitrygggtunnelen i høst ha fortonet seg som det verste Fraggelberget. Hva foregår?*

---

Av Tore Braaten

---

Dette er den eneste tunnelen i Buskerud på høyfjellsvegen mellom Hol og Aurland. Den er 3,3 km lang og ligger ca. 1150 m.o.h. ca. 1 km fra grensen mot Sogn og Fjordane. Største stigning i tunnelen er 31 0/00.

Vegen Hol–Aurland ble bygget i forbindelse med Oslo Lysverkers kraftutbygging i Aurland. For finansiering av Geitrygggtunnelen ble det dannet et tunnelselskap, og bompenger krevd inn.

Strekningen Hol–Aurland har vist seg å være en sikker vinterforbindelse, og fergefri veg mellom Oslo og Bergen vil inntil videre rutes over Hol–Aurland når forbindelsen Flåm–Gudvangen åpnes, ventelig i 1990.

Strekningen Hol–Aurland er nå i sin helhet riksveg etter at dette ble vedtatt av Stortinget sist vår. Fra og med

inneværende vintersesong har dermed vegvesenet også overtatt ansvaret for vintervedlikeholdet av høyfjellsstrekningen på denne vegen. Tidligere har Oslo Lysverker hatt dette arbeidet. Geitrygggtunnelen har helt siden den ble åpnet representert et problem for så vel vegholdet som trafikanter.

Inne i tunnelen er det stedvis rikelig tilgang på vann, med kjøyving som resultat vinterstid. Manuelle heiseporter har vært installert, men trafikantene har ikke alltid vært like flinke til å «lukke døra» etter seg, og dermed har nytten av portene vært begrenset.

Det har lenge vært ønskelig med tiltak for å bedre forholdene, og i sommer ble det så gitt grønt lys for første trinn i arbeidet med utbedring av tunnelen. Disse arbeidene har vært begrenset til de ca. 150 ytterste meterne av tunnelen i hver ende og består i:

- Fremføring av 22 kw strøm til begge tunnelender, og oppstilling av transformatorer.
- Utvidelse av tunnelverrsnittet med ca. 14–17 kvadratmeter.
- Utsprenging av nisjer, ca. 100 meter inne i tunnelen i hver ende.
- Etablering av ny hoveddrenering.
- Bygging av portrammer.





Riggen i arbeid i tunnelen. (Foto: Tore Braaten.)

- Installasjon av kjøretøystyrte porter i hver ende. I denne forbindelse installasjon av signalanlegg og portautomatikk, samt mulighet for nødåpning.
- Installasjon av belysning i de utbedrede deler av tunnelen og utenfor åpningene.
- Frost- og fuktisolering av vegger og tak.
- Utskifting av vegoverbygning og legging av fast dekke.

De av disse arbeidene som ikke kan utføres i år, vil bli gjort til sommeren. Det er forutsetningen at hele tunnelen skal utbedres innen den fergefrie vegen blir åpnet, og da i takt med de bevilgningene som gis.

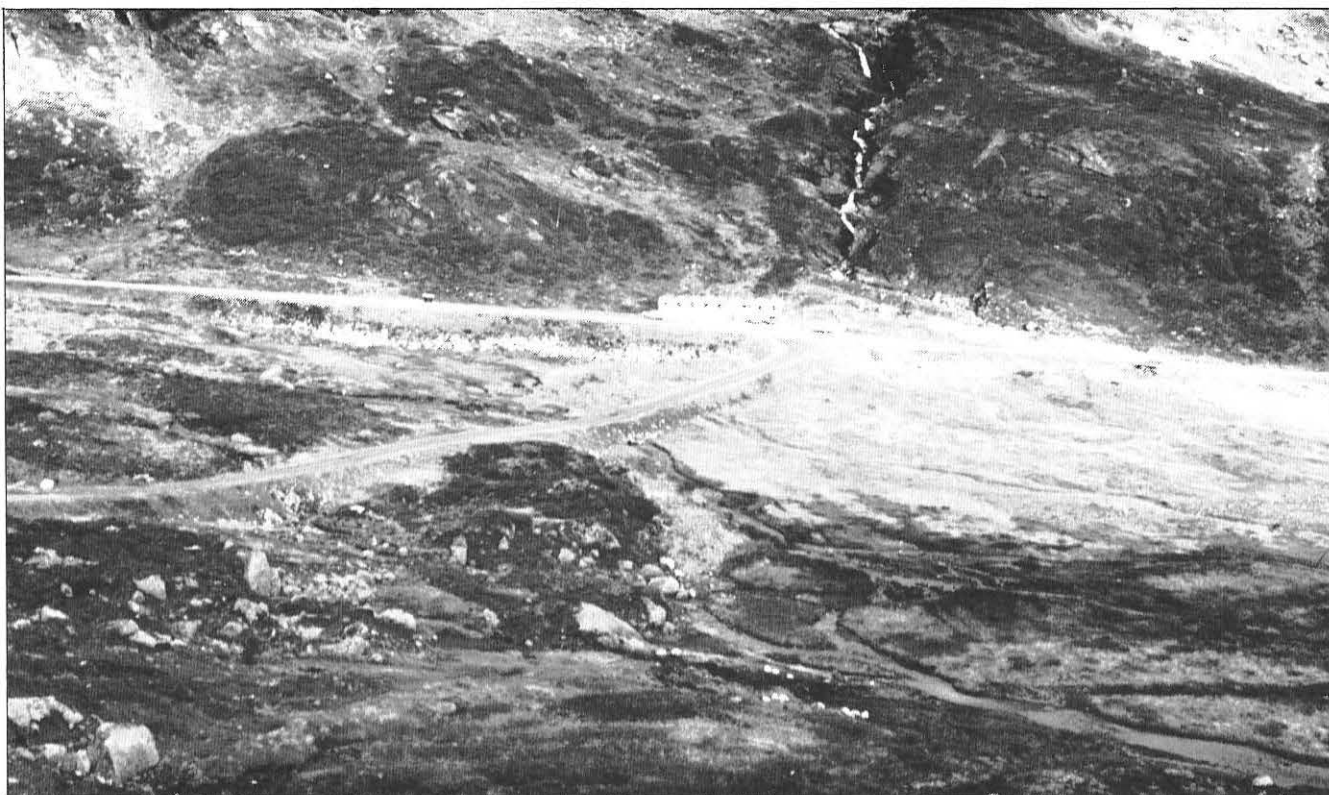
Arbeidet i denne første utbedringsfasen blir utført i egen regi, men hadde ikke kunnet blitt gjennomført uten støtte av mannskap, oppsyn, utstyr og ledelse fra Hordaland tunnelseksjon. Samarbeidet med Hordalands fagfolk på dette området har vært interessant og lærerikt. Selv om flere av våre egne har erfaring fra tunnelarbeid, må vi innrømme at vi også har vært noen nybegynnere «udi tunnelfaget».

Sammenliknet med Hordaland er Buskerud et beskjedent tunnelfylke, og slikt arbeid har i hovedsak blitt utført av entreprenører. Geitrygg-jobben har derfor ført oss i kontakt med nye arbeidsoppgaver, nye tekniske løsninger, nytt utstyr og nye sider ved lover og avtaler.

Det har således ikke manglet utfordringer som alle har blitt møtt med god sportsånd av hele laget. Selv om første trinn i utbedringen nå går mot slutten, og neste trinn kanskje må vente ett år eller to, så ganske snart: I løpet av februar neste år starter arbeidet med entreprisen for den nye Skaret tunnel.



AMU på befaring på anlegget. Her studeres førstehjelps- og redningsutstyret som finnes. (Foto: Tore Braaten.)



Brakkeforlegningen ligger ganske øde inne på fjellet. (Foto: Tore Braaten.)

# BESØK I VIERBOTN

Av Tore Braaten

I forbindelse med arbeidene i Geitryggtunnelen ble det nødvendig å etablere en base for arbeidet i Vierbotn – utenfor østre ende av tunnelen.

Den tidligere brakkeforlegningen på Kongsberg er flyttet hit, og her vil den bli stående til arbeidet med utbedringen av tunnelen er ferdig. Tomten er leiet til 1991.

I brakken er det sengeplass til seks, kontorrom, lomperom, toaletter, vaske-rom og dusj, samt kjøkken og oppholdsrom. Brakkeriggen ligger like ved riksvegen, og selv om den ligger laglig til i nærheten av anleggsstedet, står det ikke til å nekte at dette er ødemark.

Etter en iherdig jakt på NRKs prøvebilde i løpet av høsten, ble dette til sist funnet, så nå er TV'n i hus. Riktignok etter bruk av rikelig med antennekabel og lure bokser for å få signalene frem. Telefonen er trådløs,

for det er milevis til nærmeste telefonstolpe.

Livet i Vierbotn har ellers vært preget av skiftarbeid og lange dager og korte netter. Med vintersnøen fulgte nattestengning av riksvegen langs høyfjellsstrekningen.

Tidvis har det vært folksomt her. I tillegg til de faste beboerne fra Buskerud, har Hordaland-folkene skiftet

og hvilt her. Gjester har heller ikke manglet, AMU, farende fanter fra vegkontorene i Drammen og Bergen, støttespillere fra vegstasjonene på Gol og Geilo, innleide servicefolk og sjåfører og maskinførere. Når årets arbeid avsluttes, går også brakkene i Vierbotn i dvale, for så å åpne dørene igjen når gong-gongen går for neste runde i Geitryggtunnelen.

## Myntbrua

SAMMENDRAG AV ALLE TALER VED ÅPNINGEN

Et veganlegg oppe ved Kvarten  
møtte motstand, særlig i starten.

Men nå er alt godt,  
for det ble jo så flott.

Og rundkjøringer demper på farten.

Nils Harald Kraugerud

# Organisering av vedlikeholdsavdelingen

Av Brigte Hope

Etter gjennomgang av organiseringen av utedriften i vedlikeholdet, var det meningen å se nærmere på organiseringen av vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret. Det var i den forbindelse ment at Vegdirektoratet skulle komme med en del rammebetingelser. Disse er ennå ikke klare, slik at ferdig organisasjonsplan som skulle foreligge 1. januar 1986, først vil bli forlangt ferdig til sommeren.

På grunn av at vi har mistet Ottesen, som er blitt verneleder fra 1. august, og at Stokke snart blir pensjonist, har vi i alle tilfeller hatt behov for å gjennomgå organiseringen. Først for å komme igjennom med en kriseløs-

ning før nytilsetting, og deretter fordele arbeidsoppgavene på en best mulig måte. Vi har hatt følelsen av at vi ikke har fått gjort det vi er satt til på en tilfredsstillende måte. Vi valgte derfor å sammenlikne oss både mannskapsmessig og med hensyn til total arbeidsbyrde med en rekke andre fylker, for eventuelt å finne ut om det var oss det var noe galt med. Etter å ha utelatt de funksjoner som er plassert på forskjellige avdelinger i de ulike fylkene i sammenlikningen, kommer Buskerud dårlig ut i forhold til samtlige fylker bortsett fra ett med hensyn til bemanning. Det er en trøst å vite at dersom vi hadde hatt en bemanning som de andre fylker, ville vi sannsynligvis ha hatt følelsen av å gjøre en tilfredsstillende jobb.

Med hensyn til nyorganisering har

vi foreløpig kommet så langt at vi har opprettet en dekkeseksjon, som foruten dekkelegging i egen regi og entrepriser også tar seg av materialproduksjonen. Struksnes og Wenner skal være helårsengasjert på dette feltet. Det omsettes for min. 60 mill. kroner pr. år slik at vi regner med at den bedre styring vi nå får vil gi seg utslag i store besparelser. Ellers er vi enige om å ansette en driftsplanleger. Den samordnende stabsfunksjonen har vært dårlig bemannet hos oss hittil. I skrivende stund er det fortsatt ikke gått ut noe om stillingen. Byråkratiet kvern maler langsomt!

I overgangsfasen før vi får nytilsetninger, er det ikke til å unngå at arbeidsbelastningen blir ekstra stor for de fleste på avdelingen. Vent derfor ikke for mye av oss!

# Golfbane på Tranby?

Av Tore Braaten

Kirkelinnakrysset er krysset mellom motorveg E-18 og rv. 289/fylkesveg 17 ved Tranby i Lier.

I forbindelse med byggingen av krysset, ble dette planmessig behandlet, plener tilsådd og trær plantet. Og i årene siden har folkene fra Lierstranda vegstasjon tatt godt vare på dette fint tilrettelagte området.

Noen skår i gleden er det alltid. Det har hendt at folk har hentet seg juletre fra plantingen i kryssoområdet, og det var jo ikke meningen. Pene trær var det utvilsomt, men allikevel . . .

I forbindelse med et større arrangement på den nærværende golfbane for et par år tilbake, så deler av grøntanlegget ut som en nypløyd åker etter at området var blitt nytt til campingplass og uoffisiell rallycrossarena (av de som ikke var gode nok til å få starte på hovedarenaen.)

Hyggelige innslag finnes også. De



Kirkelinnakrysset er etter hvert blitt et yndet område for sportsidioter. (Foto: T. Braaten.)

seneste somrene er golfspillere blitt observert i kryssoområdet i ivrig trening med køller og ball. Så snart de første

centimeter med snø har falt, rykker skiløpere inn til sine første treningsamlinger i flomlys fra vegbelysningen.



Som en del av «Aksjon Bedre Bilist» har biltilsynsstasjonene åpnet sine dører for publikum. Istedenfor mangellapp vanket gode råd, kaffe og kaker. (Foto: W.B.)

# Aksjon Bedre Bilist 1985

Av Per Kr. Rotherud

Som kjent ble det i 1984 gjennomført «Aksjon helgeulykker» i regi av biltilsynet. Ved den aksjonen ble det i Buskerud utført 56 kontroller, og det ble kontrollert 3 298 kjøretøyer, hvorav 62 ble avskiltet, 26,3 prosent av de kontrollerte kjøretøyene hadde feil.

For 1985 ble det bestemt fra sentralt hold at det skulle gjennomføres en bredt anlagt trafikksikkerhetsaksjon, der man ønsket en større vekt lagt på adferd og informasjon.

Biltilsynssjefen påla de fire stasjonene i fylket å planlegge 15 aksjoner hver, hvorav to av kontrollene skulle være såkalt «åpen dag» i kontrollhallen.

Det spesielle ved årets aksjon var at det nå ble lagt større vekt på trafikantenes atferd, og at det ble samarbeidet på en bred basis både innenfor egne rekker og med etater utenfra. Innenfor egne rekker deltok både kjøretøysseksjonen, trafikksesksjonen, kontorseksjonen, planavdelingen, informasjonsavdelingen og biltilsynsavdelingen.

Ved åpen hall-aksjonene ble det lagt vekt på ikke å gi påbud ved eventuelle feil på bilen, men vi ønsket derimot å informere og gi råd til publikum. Etter

publikumstilgangen å dømme var tilbudet populært, og jeg tror sikkert slike aksjoner kan være med på å bryte ned de barrierer som vel eksisterer mellom publikum og en kontrollinstans som biltilsynet.

Det er vel naturlig at det spørres hva vi kan oppnå ved slike aksjoner, og om det er en fornuftig anvendelse av ressursene. Målsettingen er klar: Vi skal arbeide for økt trafikksikkerhet, til dette arbeidet er biltilsynet pekt ut til å være sentralt. Vi må da også være

villige til å forsøke andre virkemidler. Det er ikke lenger godt nok å tro at økt kontrollfrekvens i hallene er det eneste som gir resultater.

Til tross for stor aktivitet også i 1984 viser tallene for «bedre bilist -85» en betydelig økning i antall avskiltede kjøretøy (dødsfeller) påtruffet ved våre kontroller, hittil 78 avskiltninger, også feilprosenten viser en klar økning for 1985.

En del nøkkeltall fra aksjonen fram til 29. oktober følger nedenfor:

	Pers.biler	Mc og moped	Last/buss	Totalt
Totalt kontrollert:	3118	430	122	3670
Derav med mangler:	910	189	47	1146
Med mangler i %:	29,2	44,0	38,4	31,2
Antall avskiltet:	39	39	0	78
Avskiltet i %:	1,2	9,1	0	2,1

Medgått tid til aksjonen 1051 timer som er ca. 140 dagsverk.

Antall informerte sammen med politiet: 3 943.

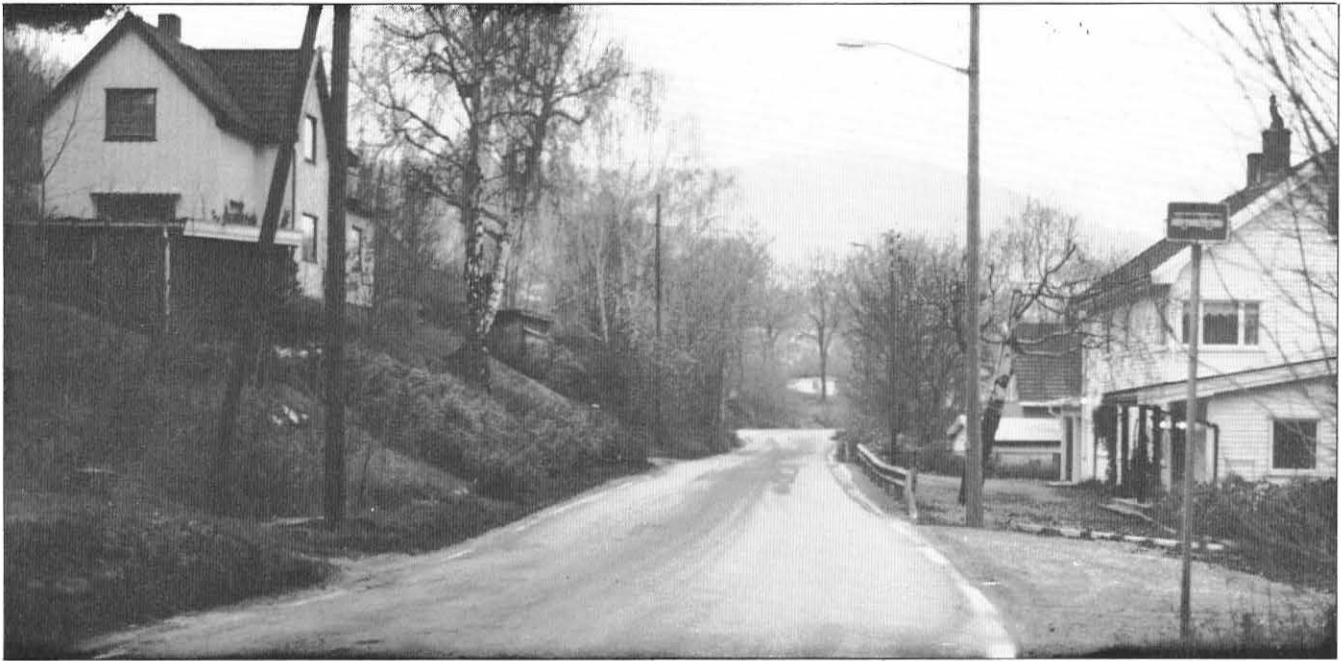
Antall informert for øvrig: 2 355.

Vanligste feil:

Lys .....	971	Hjul/dekk .....	432
Andre .....	659	Bremser .....	392

En sammenlikning av tallene vil etter min mening gi et klart svar på at dette må være riktig ressursdisponering. En annen sak er at slik personellsituasjonen er i biltilsynet, har aksjonene kun latt seg gjennomføre ved meget betydelig bruk av planlagt overtid og stor innsatsvilje fra de ansattes side. Men det er neppe realistisk å regne med at slik innsats kan fortsette i årene framover – og hva da?

# Svelvikvegen



Et typisk parti på rv. 319 Svelvikvegen, smal og svingete og med mange trafikkfarlige avkjørsler.

## - fylkets dårligste riksveg?

Av Gro Ryghseter

Standardforskjellen mellom rv. 319 i Buskerud og Vestfold har vært drøftet ved flere anledninger. Rv. 319 har alltid ligget noe i «bakleksa» her i fylket, mens den er viktigste veg for Svelvik. Noe av årsaken til at Svelvikvegen har vært et «glemt kapittel» i Buskerud, skyldes nok at den fram til 1964 tilhørte Vestfold fylke. Vegen har videre blitt sett på som en problemstilling, der forholdene gjør det meget vanskelig å få utbedret noe uten å gjøre altfor store inngrep i omgivelsene.

Etter press fra Drammen kommune og Vestfold fylke, ble det våren -84 laget en oversiktsplan over Svelvikvegen fra Rundtom til fylkesgrensa med Vestfold, en strekning på i alt 7,749 km.

I forbindelse med utarbeidelsen av planen ble det foretatt en del registreringer av forholdene ved eksisterende veg. Registreringen viser en veg med dårlig kurvatur og bredde. Vegbredden er flere steder 1,5–2,0 smalere enn kravene tilsier med hensyn til trafikkmengden.

Kurvener er krappe og sikten dårlig. Skulder finnes ikke på strekningen, og det er ingen form for fortau eller gang-/sykkelveg for å sikre de myke trafikantene. Dette til tross for store boligområder på sydsiden av vegen.

Langs hele strekningen er det en mengde private avkjørsler som går direkte ut i rv. 319. Mange av disse er svært bratte med dårlige siktforhold. Vegen er plaget med til dels store telehiv, sprekker og dype hjulspor på det meste av strekningen.

Det er skjedd i alt 28 politirapporterte trafikkulykker i perioden 1977–1984. I fem av disse ulykkene har fotgjengere vært innblandet. For

øvrig viser registreringene at det er utforkjøringer som preger ulykkesbildet der vegen er smalest og mest svingete.

I perioden 1986–89 er det avsatt 6 mill. kroner til utbedring av Svelvikvegen. Det er på langt nær nok til å få utbedret hele strekningen til akseptabel standard. Vi har derfor valgt å prioritere trafiksikkerhet og utbedre strekningen mellom O. Kjærs veg og Kollfuru, som er 2,9 km lang. Vegen vil her bli utvidet til vegklasse II E (6,5 m vegbredde) og det blir bygd separat gang-/sykkelveg adskilt fra kjørevegen med rekkverk. Avkjørsler som ikke blir forverret pga. utbedringen, vil ikke berøres.

Til tross for at vi har forsøkt å legge oss på en lav standard, gjør terrenforholdene at en del grunneiere vil bli sterkt berørt av utbedringen. Det virker likevel som om de fleste ser behovet og er villige til å gi avkall på noe grunn for å få bedret trafikkforholdene.



Planavdelingen orienterer:

# Bompengeprosjekter på E68 i Hole

*Som det kanskje vil være kjent for mange, har Buskerud vegkontor foreslått en større utbygging av E68 i Hole kommune. Vegkontoret har videre foreslått at det alt vesentlige av utbyggingen finansieres ved innkreving av bompenger. Det er kanskje på sin plass å se litt nærmere på bakgrunnen for et slikt forslag.*

E68 er en viktig vegrute med forholdsvis stor trafikk. Trafikken er i 1985 ca. 7 000 kjøretøyer pr. døgn i gjennomsnitt (ÅDT), og prognosen for trafikken videre fram i tiden forteller at vegen i år 2000 må kunne avvikle 10 000 kjøretøyer pr. døgn i gjennomsnitt. Tellingene viser at på store utfartshelger ligger trafikkmengden på omlag det dobbelte av gjennomsnittlig døgntra-

fikk. Ulykkesituasjonen på strekningen fra Sollihøgda og gjennom Hole er ugunstig, og kan ventes å formere seg i takt med trafikkveksten. Det materialet vegkontoret har vedrørende ulykkesituasjonen, indikerer at den forholdsvis høye ulykkesfrekvensen har sammenheng med vegens standard sett ut fra geometri, avkjørselsetthet osv.

I tillegg til ovenstående kan som eksempel nevnes at det på strekningen mellom Sønsterudtunnelen og Sundvollen er over 100 hus/hytter som i 1992 vil ha et støynivå over 60 dB(A). Det gjennomsnittlige støynivå for disse husene/hyttene vil være 66 dB(A) og 1/3 av bolighusene vil ha et støynivå over 70 dB(A). Miljøverndepartementets veiledende støynormer angir 55–60 dB(A) som akseptabelt støynivå. Dessuten kan her nevnes at en på nevnte strekning har en høy avkjørselsetthet. På en ca. 9 km lang strekning fra Sønstrud mot Sundvollen er det registrert i alt 108 avkjørser. Største avkjørselsetthet er 19 stk. på 1 km. Dette må anses å være alt for høyt på en så viktig og trafikkbelsatet veg som E68.

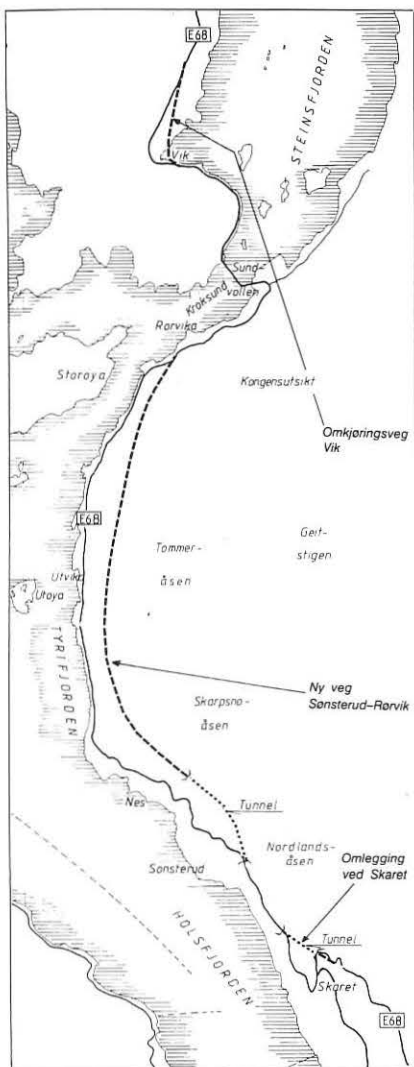
Til tross for de problemene som kort er beskrevet ovenfor, er ikke E68 i Hole prioritert i Norsk vegplan. Ifølge vegkontorets ledelse kan en ikke regne med investeringer ut over vanlige vedlikeholdstiltak på denne vgstrekningen i dette århundret. Dette må kunne sies å være en foruroligende situasjon sett ut fra ulykkesituasjonen, forventet trafikkvekst, miljøforhold osv. Det er på denne bakgrunn vegkontoret har foreslått at utbyggingen av E68 burde kunne finansieres ved innkreving av bompenger.

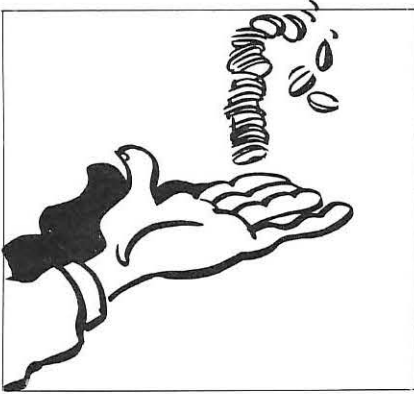
Vegkontoret i Akershus har også luftet tanken om finansiering av E68 mellom Sollihøgda og Sandvika ved bompengennevning. Vegkontorene i

Buskerud og Akershus sendte i 1984 forespørsler til kommunene Bærum, Hole og Ringerike om hvorvidt tanken om bompengennevning for finansiering av E68 skulle utredes videre, eller skrinlegges. Bærum kommune svarte negativt på henvendelsen på prinsipielt grunnlag, mens Hole og Ringerike kommuner samt Buskerud fylke stilte seg positive til en videre utredning. I og med Bærum kommunes negative holdning, var det klart at Akershus vegkontor ikke ville gå videre med en nærmere utredning, mens vi i Buskerud startet utredningsarbeidet høsten 1984. Videre var det klart at eventuell innkreving av bompenger bare ville komme prosjekter i Buskerud til gode.

Gjennom arbeidet med utredningen er en kommet fram til følgende opplegg for utbyggingen og bompengennevningen:

1. Ombygging av E68 ved Skaret. Denne planen innebærer at E68 legges i en ca. 400 meter lang tunnel i tre felt mellom Nordlandsdalen og Homledal. Dessuten kobles rv. 285 til E68 via planskilt kryss. Denne parsellen, som vil koste ca. 25 mill. kroner, forutsettes bygget for ekstraordinær statsbevilling i 1986. Ombyggingen vil gi en betydelig forbedring av E68. Vegen vil bl.a. bli innkortet med over 1 km, og kurvaturer forbedres radikalt.
2. Etter at ombyggingen ved Skaret er bygget og tatt i bruk, har trafikantene fått en fordel og innkreving av bompenger kan starte.
3. Samtidig som bompenger innkreves, bygges ny veg på strekningen mellom Sønsterud og Rørvik. Dette vil bli en ca. 8 km lang strekning med ny veg. Traséen starter ved eksisterende Sønsterudtunnel. Det





bygges ny tunnel i ca. 1300 meters lengde som kommer inn på eksisterende E68 ved Rørvik ca. 1,5 km før Sundvollen. Denne traséen dimensjoneres etter 90 km/t og to felt med unntak av ca. 2,7 km strekning fra Rørvik mot Sønsterud. På disse ca. 2,7 km er det nødvendig med tre felt på grunn av stigningen. Vegen tenkes videre bygget avkjørselsfri, og med tilkobling av eksisterende E68 ved Sønsterud og Rørvik.

4. Etter at parsellen Sønsterud-Rørvik står ferdig, justeres bomsatsene opp idet trafikanten da vil få ytterligere fordel.
5. Siste prosjekt som inngår i utbyggingen er ny veg forbi Vik tettsted. Det er et ønske fra Hole kommune å få lagt om E68 ved Vik. Grunnen til dette er at Vik er ment å være administrasjonssenter for Hole kommune. Dagens trasé for E68 legger en klar demper på utviklingsmulighetene i Vik. Ved å bygge ny trasé for E68, vil kommunen stå friere med disponeringen av arealene i Vik, noe som utvilsomt vil lette tettstedsutviklingen.

I den utredningen som det er referert til ovenfor, er bomsatsene foreslått å være:

- 2 kr. for pendlere
- 5 kr. for lette biler
- 10 kr. for tunge kjøretøyer

Etter at parsellen Sønsterud-Rørvik står ferdig, er det foreslått at taksten økes til henholdsvis 5, 10 og 15 kroner pr. passering av bommen.

Bompeutredningen er behandlet i Hole og Ringerike kommuner samt i Buskerud fylke, som alle har gitt sin tilslutning til opplegget.

## Juristens spalte

Av  
TORE STRAND

### Om retten til eget bilde

Vegvesenet er i mediernes søkelys. Ikke bare våre broer og veger blir stadig fotografert, men også våre tjenestemenn må finne seg i å fremstå avbildet offentlig, enten det gjelder fjernsynet eller Brobyggeren. Dette er som oftest ikke ansett for å være noen ulempe, snarere tvert imot. Likevel kan det være av interesse å se hva våre rettsregler sier om rettighetene til den som blir fotografert.

Hovedregelen i loven om rett til fotografi er at et bilde ikke må gjengis for offentligheten uten samtykke fra den som er avbildet. Men det er en rekke unntak fra dette. Publikasjonsforbudet gjelder t.eks. ikke for bilder som har aktuell og allmenn interesse. Dermed må nok vektjenestemenn finne seg i avbildning i media uten at deres samtykke er nødvendig. Annerledes må det imidlertid være dersom bildet krenker vedkommendes privatliv, dersom bildet er fortegnet og det skapes et feilaktig inntrykk, eller bildet brukes i reklame.

En fotograf kan stille ut i sin forretning et bilde som han har tatt uten å innhente samtykke. Det er likevel adgang til å nedlegge forbud, noe det vel er få som tenker over.

Også bilder av møter, folketog i friluft og hendelser og forhold av allmenn interesse kan publiseres uten samtykke av de som tilfeldig befinner seg på stedet.

Det er også andre unntak fra hovedregelen, som jeg ikke skal komme inn på her. Men det er et annet forhold som har vært aktuelt for vegvesenet. Aggressive grunneiere har i enkelte tilfeller foretatt nærgående fotografering av vår tjenestemann i arbeid. Dette kan i det lange løp være en nervepåkjenning, det er ikke alle forunt å kunne smile til fotografen til alle tider. Det er ikke noe rettslig forbud mot selve fotograferingen. I straffeloven er det i § 390 A forbud mot plagsom opptreden som krenker en annens fred. I noen grad vil denne bestemmelsen kunne påberopes. Det må imidlertid medgis at en vegslusk må tåle adskillig før straffereaksjoner er aktuelle som beskyttelse. Men våre tjenestemenn bringes heldigvis ikke så lett ut av balanse, og rettslig konflikt om dette har vi hittil vært spart for.

Forts. fra side 2.

### Vegsjefens julehilsen . . .

Når likevel departementet presser igjennom stillingsreduksjon på vegkontoret basert på at riksveginvesteringene over statsbudsjettet er noe redusert, da føles avstanden i forståelse inn til hovedstaden vesentlig lengre enn den geografiske. Det er også i 1985 gjort mye ute på vegene. I alt har vi omsatt for ca. 340 mill. kroner.

I årsmeldingen vil dette bli utførlig omtalt.

La meg bare her nevne E-76-anleggene forbi Mjøndalen og i Kongsberg, rv. 286 fram til Skollenborg og store riksvegutbedringer ved Krøderen, i Hallingdal og Hemsedal, mens det store grøfteprogrammet på riksvegvedlikeholdet er kommet godt i gang.

På fylkesvegene har det nye investeringsprogrammet gjort det mulig å sette i gang en rekke større arbeider, særlig i Modum, Sigdal, Kongsberg og Røyken.

Ny kombinert veg- og biltilsynsstasjon er åpnet på Ringerike. Og flere store trafikkikkerhetsaksjoner har vært holdt i biltilsynets regi med bistand fra politi, lensmenn, Trygg Trafikk, samt andre avdelinger i vegvesenet.

Jeg vil takke alle ansatte for god innsats og fint samarbeid i 1985, og ønsker dere og våre pensjonister med familier, en god jul og et godt nytt år.



# NYHETER FRA REGNSKAPSFRONTEN

*Redaktøren har hørt rykter om at det har foregått en ganske utstrakt informasjonsvirksomhet på regnskapsfronten i det siste og har derfor kontaktet lederen for regnskapsseksjonen – førstekonsulent Tore Wang – for å få litt nærmere redegjørelse om hva som er på trappene.*

## – Hva var hovedhensikten med de kursene som ble holdt rundt i fylket i slutten av november måned?

– Det viktigste var å informere om de nye maskinrapportene som ble tatt i bruk nå fra 1. desember. Som noen kanskje vet, har det i lengre tid vært misnøye med at det er for dårlig sammenlikningsgrunnlag i regnskapet mellom bruken av egne og innleide lastebiler og maskiner. Det er derfor nå innført en felles maskinrapport for begge kategorier, og det er også bestemt felles avregningsregler.

I og med at det skulle innføres helt nye rapportskjemaer som krever endret utfylling, fant vi det naturlig å gå ut med direkte informasjon om dette.

## – De nye rapportene ble tatt i bruk fra 1. desember, sier du. Er ikke det et merkelig tidspunkt å starte med noe nytt?

– Det kan kanskje høres slik ut, men du vet kanskje ikke at vi på regnskap feirer nyttår to ganger i året. Først når det nye regnskapsåret starter ved månedskiftet november/desember og deretter når også dere andre feirer nyttår.

## – Er det ellers noe nytt på regnskapsfronten?

– Jeg kan vel i hvert fall nevne at det har skjedd en del vesentlige forandringer i kostnadsstedsregisteret. På grunn av at det er innført et nytt inntektssystem for fylkeskommunene, har Vegdirektoratet blitt mer interessert i å følge med i vegbevillingenes størrelse på landsbasis. Kostnadssteds-koden for fylkesveganlegg er derfor blitt fullstendig omarbeidet. For å unngå feil og merarbeid henstiller jeg derfor om at alle gamle kostnadsstedsregistre nå blir makulert, og at bare det nye registeret for 1986 blir benyttet. Ved alle tidligere årsskifter har vi hatt mye problemer med at det blir benyttet gamle registre under rapporteringen. Når dette skjer samtidig med at vi har en meget arbeids-

belastende periode med avslutning av det gamle regnskapsåret og oppstarting av det nye, sier det seg vel selv at slike feil skaper unødige stress-situasjoner.

## – Dere får jo inn en mengde rapporter av forskjellig slag fra hele fylket. Hvordan synes du at utfyllingen er, og er det noe som kan gjøres bedre?

– I det store og hele synes jeg rapportene er veldig bra utfylt. Det er opplagt at enkelte ting kunne vært bedre, men vi må jo også tenke på at disse rapportene ofte blir utfylt av folk som vanligvis ikke driver med kontorarbeid, og som heller ikke betrakter den slags arbeid som sin hovedoppgave i vegvesenet. Til dette siste vil jeg imidlertid bemerke at også rapportutfylling er en del av jobben, som vi bør legge like stor vekt på som alt øvrig arbeid. Hvis vi får dårlige data inn i regnskapssystemet, blir resultatet også deretter. Eller som det populært heter: «Dritt inn, gir dritt ut.»

Det er ellers ganske symptomatisk at de som har mange folk i arbeid legger større vekt på rapportutfylling enn de som har få folk. Dette er vel kanskje naturlig idet rapportutfylling o.l. blir en større og mer naturlig del av arbeidsdagen der hvor det er mye folk, men jeg håper selvsagt at det skal bli like bra rapportering også fra de små anleggsstedene.

Men som sagt er jeg egentlig ganske imponert over hvor bra rapporteringsrutinene egentlig går, så vi har vel egentlig ikke så mye å klage på. Det er selvfølgelig fortsatt viktig at det benyttes riktige koder for bl.a. Kostnadssted, prosess, oppgjørform, varenummer, maskinnummer etc. Likeledes bør rapportene utfylles straks en jobb er utført, da slike ting er vanskelige å huske i ettertid.

## – Har du noe ønske til slutt?

– Ja, jeg vil få ønske alle ansatte et riktig godt nytt regnskapsår, god jul og godt nytt år!



Selv om Biltilsynssjefen forbruker adskillige meter med papir, ser det ikke ut som han er lei seg av den grunn.

## En Biltilsynssjefs hverdag

Av Willy Bakken

Ansatte i etaten får stadig mer å henge fingrene i. Så er også tilfelle på Biltilsynsavdelingen. Et tilfeldig besøk på Biltilsynssjefens kontor her forleden, fikk redaktøren til å sperre øynene opp. Flerfoldige meter med papir lå sammenkrøllet på gulvet.

På spørsmål om hva dette dreide seg om, fikk vi til svar at dette var resultatet av noen timers summering av driftsdata.

Det er kjent at det er mange som har sterke oppfatninger om dette arbeidet innen avdelingen, men uten å ta standpunkt verken til det ene eller andre, er det i hvert fall klart at mye papir blir det ut av det.

Men papirindustrien den skal leve den også, og med det forbruk av papir Biltilsynssjefen har på noen få timer, skulle en formode at han holder liv i i hvert fall en fabrikk.



# Årets pensjonister - uforskammet spreke

*I løpet av dette året vil ni tjenestemenn ha forlatt etaten for å gå over i pensjonistenes rekker. Som kjent er det tradisjon i vår etat at disse samles på slutten av året for å motta takk og heder for sin innsats i vegvesenet.*

Av Willy Bakken

Som overskriften antyder, skulle en ikke tro at det var denne kategorien mennesker som var innbudt på Tyrifjord Turisthotell denne dagen i november. Der var mer nærliggende å tenke på at dette heller måtte være et av de ordinære møtene som ofte holdes i vegvesenet. Men «møtedeltakere» i kjoler, og i det antall som her var representert, sa oss at dette likevel måtte være pensjonistsamlingen. Det er i hvert fall hyggelig å se så mange spreke kollegaer samlet på en gang.

Det var fungerende adm.sjef Tore Strand som ønsket gjestene velkommen. Foruten pensjonister med ektefeller, var også vegsjefen og en del fagsjefer til stede.

Som seg hør og bør ved slike anledninger, serveres det noe å spise. Og arrangøren skal i denne sammenheng ha ros for valg av sted å være. Maten var nemlig aldeles fortreffelig den, og mange var det nok som inntok betydelig flere kalorier enn det som er vanlig. Etter maten ble det servert kaffe og bløtkake, og praten gikk livlig ved bordene.



1. rekke fra venstre: Andreas Galgeholt, Anders M. Øen, Paul G. Trøo, Ivar Sandvold og Engebret Holm. – 2. rekke fra venstre: Alf Tangen, Tore Kleiv, John O. Ahlgren og Ingvald Sandsbråten.

I sin tale til pensjonistene berømmet vegsjefen de tidligere ansatte for deres innsats i etaten. – Alle deler av vår mangfoldige virksomhet er representert ved denne anledningen, sa han, – og med et gjennomsnitt på 27 år i etaten, har dere vært med på

å prege det gode arbeidsmiljøet vi nå har.

Videre sa vegsjefen: – Selv om dere nå går ut av noe, går dere samtidig inn i noe nytt, nemlig pensjonisttilværelsen. Dere får nå mange muligheter til å realisere det dere ikke fikk tid til da dere var i jobb.

Det viser seg ofte at denne nye tilværelsen også innebærer at det tidvis kan bli vanskelig å få tiden til å strekke til, men jeg håper likevel at dere fortsatt kan holde kontakten med oss som er i arbeid.

Vegsjefen takket til slutt samtlige for stor innsats gjennom mange år og ønsket lykke til i de kommende år. Deretter delte han ut diplom og kniv som et synlig bevis på at etaten har satt pris på sine tidligere ansatte.

Anders M. Øen og John O. Ahlgren takket til slutt på vegne av gjestene for denne hyggelige tilstelningen. Begge roste sin tidligere arbeidsgiver for det gode arbeidsmiljøet og den hyggelige tonen som er i etaten og konkluderte med at de vil se tilbake på etaten med mange gode og hyggelige minner.



Den perfekte vert sørger også for at gjestene får mer kaffe.



# Regler for bruk av hvile/spisebrakker i vegarbeidsdriften

*Statens vegvesen og Norsk Arbeidsmandsforbund inngikk 11. mars 1981 en avtale om standard for hvile/spisebrakker med overgangsbestemmelser. I Buskerud fulgte vi opp med en lokal avtale om overgangsbestemmelse i mai 1982. Disse avtaler ble det orientert om i rundskriv 20/82 fra vegkontoret til ingeniører, vegmestere og oppsynsmenn i vegarbeidsdriften.*

## Av Gerhard Hjelbak

Hovedinnholdet i avtalen var at de nye hvile/spisebrakkene skulle inneholde en spisedel, en skifte-/vaskedel og toalettrom med en nærmere bestemt standard. I avtalen for overgangsperioden som går fram til 1. mai 1986, ble det fastlagt hva som måtte gjøres for at de brakkene vegvesenet allerede hadde skulle kunne aksepteres. I praksis betydde avtalen for overgangsperioden at det måtte etableres vaskemuligheter og ordnede toalettforhold.

Det ble satt i gang to typer tiltak for å møte de nye standardkravene. En del av de beste Moelvenbrakkene ble bygget om til 6-mannsbrakker. Ombyggingen skjedde ved vegsentralen på Solberg og ved vegstasjonen på Hønefoss.

Til nå er det bygget om 16 brakker, og erfaringene med dem er gode. De har imidlertid en svakhet, og det er

at de er mindre mobile enn ønskelig i mange sammenhenger. Brakkene benyttes derfor på anlegg som går over noe lengre tid og som permanent framført sted for lag i vedlikeholdet.

Mobile brakker finnes det en rekke av på markedet, men ingen som tilfredsstilte alle våre krav. Vi valgte en 4-mannsbrakke fra Beverhus som kunne henges på en vanlig lagsbil. Vi har til nå anskaffet 24 av denne typen som også er godt mottatt av brukerne. En innvending er imidlertid at den er trang og at toaettløsningen ikke er tilfredsstillende. Det ble derfor anskaffet 34 Wanto-toalett som settes opp ved noe lengre arbeider. Inntil videre kjøpes det ikke flere 4-mannsbrakker før vi har funnet en som også har tilfredsstillende toaettløsning.

Det har vært reist spørsmål om brakken også er godkjent som framført sted. Ledelsen mener at dette er selvsagt, siden det i avtalen er stilt spesielle krav til vaske/skiftedelen i brakkene.

Dersom arbeidstakerne finner en tilbudt hvile/spisebrakke ikke tilfredsstillende, må dette tas opp ved arbeidets begynnelse s.x. i første byggemøte. Krav om komp. hvilebu som fremmes senere vil bli avvist.

Når brakkeriggen dimensjoneres, bør det tas hensyn til arbeidets varighet, karakter og årstiden. Siden brakkene er trange for fire mann, bør de bare benyttes til fire for kortere arbeid – dvs. noen uker. For tre mann bør den kunne benyttes i et par måneder og for to mann som permanent framført sted/hvile/spisebrakke. Ved vurderingen bør det også legges vekt på om det er smutsig arbeid eller om det er kaldt og derved større behov for vaske/skifteplass.

Det har også vært reist spørsmål om hvorledes vegvesenets ansatte skulle forholde seg til private arbeidstakere på våre arbeidsplasser som også gjerne benytter brakkene våre. I tilbudsgrunnlaget for innleie av maskin/lastebiler for 1986 står det at tilbyder selv må sørge for innkvartering. Vegvesenet kan i enkelte tilfeller være behjelpelig med dette, men da skal det avtales på forhånd. Det samme gjelder bruk av lomperom og spisebrakke.

Til oppslag i brakkene er det nå laget et skriv der det gjøres klart at vegvesenets hvile/spisebrakker kun er for vegvesenets ansatte. Dersom de som benytter brakkene er enige og det er plass, kan de selvsagt likevel invitere en privat maskinfører til å spise sammen med seg. Oppsynet bør være behjelpelig med å håndheve reglene overfor private maskinførere der dette oppfattes som problematisk.

Fra maskinavdelingen oppfordres det nå om å melde fra om behov for nye brakker slik at disse kan bli anskaffet før overgangsperioden løper ut 1. mai 1986.



Det er nå anskaffet 24 4-mannsbrakker av denne typen. (Foto: W.B.)

**Hallingkastet 1985:****Jentene fra Buskerud er med igjen på nytt**

Jentelaget fra Buskerud besto av – 1. rekke fra venstre: Eva Lie, Jeanne M. Donstad, Monica Ness, Anne Åsheim, Irene Karlsen og Jorun Ankersen. 2. rekke fra venstre: Mari Resell, Guri Skretteberg, Eva Opseth og Tone Ness.

### Rep. Willy Bakken

Årets Hallingkast, det 14. i rekken, ble nok et vellykket arrangement. Riktignok gikk ingen av våre lag helt til topps denne gang, men hederlig innsats fra begge, tyder godt for neste års turnering, og da er det også jubileum igjen. At vi i år kunne stille jentelag på beina, var svært positivt. Det er mange år siden sist, og en del nye ansikter er det også blitt på denne tiden.

For å holde oss litt til jentene, de vant sin første kamp, og feide motstanderen av banen med 9–1.

Dagen etter skulle Vest-Agder lide samme skjebne, etter planen, men det er ikke alltid det går som en har tenkt seg. Her ble det tap med 8–2, og

dermed var Hallingkast-eventyret ute på banen over for denne gang. At det til slutt ble damene fra Vest-Agder som gikk seirende ut av turneringen, var da helt naturlig.

For guttenes vedkommende var det ganske nøyaktig 12 måneder siden de hadde tatt i en håndball. En kort treningstime sammen med jentene var eneste oppladning foran årets turnering.

Men gammel rutine og energisk innsats så lenge kroppen er med, resulterte i seier over Troms med hele 16–5. Nostalgien senket seg over laget etter dette.

Om det var den som fortsatt var til stede under kampen mot Telemark, skal være usagt, for her gikk det helt ille. Starten på kampen var gammellik seg, jevnt hele tiden, men etter hvert ville ikke armer og bein lystre kom-

mandoen fra hjernen. Dermed gikk det som det måtte, tap 11–6.

Som arrangør kan det være godt å være ferdig med de sportslige aktivitetene allerede første dagen, da kan en få konsentrert seg om resten av arrangementet på en skikkelig måte. Og skikkelig gikk det, både sent og tidlig, og til aller sist sto Vest-Agders damer og Sør-Trøndelags herrer igjen som vinnere. Ingen av disse har vunnet tidligere, slik at det ble populære mestere vi fikk denne gang.

Under banketten var det som seg hør og bør premieutdeling og stor stemning, og på søndag dro 350 vegvesenere til sitt, slitne men sikkert også fornøyd med både innsats og resultat.

Det viktigste er nemlig ikke å vinne, men å delta på Hallingkastet.

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:*

Klaus Ottersen, ingeniør, biltilsynet Drammen  
Trond Christensen, førstekonsulent, vegkontoret  
Bernt Quartstein, ingeniør, vegkontoret  
Kåre Wisland, ingeniør, vegkontoret  
Torild Skaaden, ingeniør, vegkontoret  
Rolf B. Winther, bedriftslege.

*Følgende medarbeidere har i løpet av året blitt pensjonert:*

Andreas Galgeholt, vedlikeholdet  
Anders M. Øen, vedlikeholdet  
Paul G. Trøo, vedlikeholdet  
Ivar Sandvold, anlegg  
Engebret Holm, maskin  
Alf Tangen, biltilsynet Hønefoss  
Tore Kleiv, vedlikeholdet  
John O. Ahlgren, biltilsynet Drammen  
Ingvald Sandsbråten, maskin

Vi vil få takke alle disse for godt samarbeid gjennom mange år og ønske lykke til som pensjonister.

*Følgende medarbeidere har sluttet hos oss:*

Åge Kolberg, planavdelingen  
Terje Hauger, planavdelingen

Vi takker også disse for godt samarbeid.

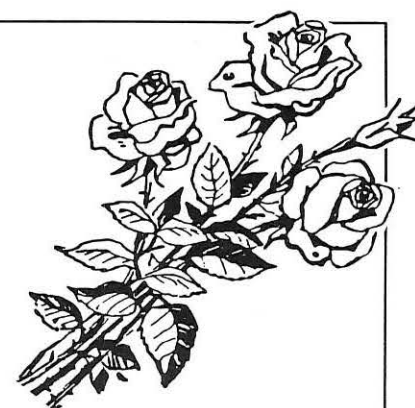
## Takk for oppmerksomheten!

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

Sverre Sørli

Takk for oppmerksomheten på min 60-årsdag.

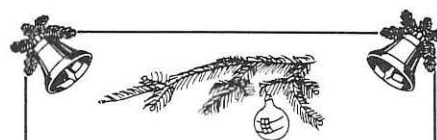
Bjørn Aasmundrud



*Vi gratulerer  
følgende  
med dagen*

60 år:

Anna Grandrubbakken	6/12
Knut S. Hvammen	11/12



*Brobyggeren  
ønsker alle sine lesere  
en riktig God Jul  
og et Godt Nytt År.*

