



# Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 1 - Mars 1986 - 16. årgang





## INNHold:

### SIDE

- 2 Vegmesterskap
- 3 Bedriftshelsetjenesten
- 4 Ny stasjon på Ringerike
- 6 Omkjøringsveg Hønefoss
- 8 Juristens spalte
- 9 Kongens fortjenstmedalje
- 9 Vegvesenets slagord
- 10 Utforkjøringsulykker
- 12 Sikkerhet bak rattet
- 14 Vintervedlikehold i gamle dager
- 16 Elglys
- 17 Vegskuldre med dekke
- 18 Leserinnlegg
- 18 Verneombud
- 19 E-68 ved Skaret
- 20 Om arbeidstid
- 21 Hilsen til ettertanke
- 22 Opplæringsprogram
- 23 Personalia

### Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud  
Vegkontoret, Tollbugt. 2  
3000 Drammen

### Redaktør:

Willy Bakken

### Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Osckar Gjestemoen  
Erik Lysenstøen

### Trykk:

Fremtidens Trykkeri, Drammen

### Opplag:

1 400 eksemplarer

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt.

### Forsidebilde:

Anlegget E-68 ved Skaret  
Foto: Per Erik Knive.

# Vi skal kåre vegvesenets dyktigste sjåfører

AV WILLY BAKKEN

De aller fleste har vel nå registrert at vegvesenet skal arrangere et «Rattmesterskap» for sjåfører i vegvesenet.

Dette går kort og godt ut på at det skal kåres en vinner i tre ulike klasser.

Disse er:

- ★ Lastebil, enkel
- ★ Lastebil med tilhenger
- ★ Semitrailer
- ★ Veghøvel

Etter at de enkelte fylkene har kåret de beste, kan disse være med i konkurransen om hvem som er dyktigst i vegvesenet totalt. Dette vegmesterskapet i presisjonskjøring vil foregå på Lørenskog, Skedsmo i Akershus.

Når det gjelder gruppen veghøvel, vil det bli tatt ut to fra hvert fylke som skal konkurrere i Vegmesterskapet. Hver av klassevinnerne vil i sin tur igjen delta i et norgesmesterskap som arrangeres av Norsk Rutebilarbeiderforbund.

Konkurransen her i fylket vil foregå på Kongsberg vegstasjon på Gomsrud onsdag 30. april kl. 13.00. Bortsett fra i klassen veghøvel, vil det bli mulighet for samtlige sjåfører å melde seg på.

Nærmere opplysninger om påmelding og konkurranseopplegg vil bli utsendt så snart som mulig.

Vi ønsker lykke til!



Onsdag 30. april vil det bli avgjort hvem som skal representere Buskerud i Vegmesterskapet i presisjonskjøring. (Foto: Sigmund Krøvel-Velle.)



I klassen veghøvel vil det ikke bli noen lokal konkurranse. To fra hvert fylke vil bli plukket ut for å delta i vegmesterskapet. (Foto: Per Erik Knive.)



# Felles bedriftshelsetjeneste med Televerket

Vi har nå etablert felles bedriftshelsetjeneste med Televerket. Dette er en sak det har vært arbeidet med i lang tid, men nå er det tilsatt lege og helsesøster, og felles retningslinjer for denne virksomheten er vedtatt. — Bedriftshelsekontoret er plassert i Telebygget i Drammen. Det er dessuten satellittkontorer på vegstasjonene på Hensmoen og på Gol. Disse to siste vil være betjent bare noen få dager i året.

## Retningslinjer for bedriftshelsetjenesten

### Innledning.

Bedriftshelsetjenesten er et viktig arbeidsmiljøtiltak. Dens hovedoppgave er å drive helseforebyggende arbeid. Arbeidet organiseres slik at helsetjenesten legger vekt på bl.a. følgende aktiviteter:

- helseundersøkelser og åpne konsultasjoner
- arbeidsplassbesøk og kartlegging av arbeidsmiljøet
- rådgivning i helse- og arbeidsmiljøspørsmål
- medvirke for å forebygge yrkesskader og ulykker
- attføringsarbeid og omplassering av arbeidstakere med svekket helse.

## Helseundersøkelser og konsultasjoner

Bedriftshelsetjenesten legger opp følgende rutiner for helseundersøkelser:

- undersøking straks etter tilsetning
- undersøking årlig inntil fylte 18 år
- selektive helseundersøkelser rettet mot risikoforhold i arbeidsmiljøet (f.eks. hørselsundersøkelser hos støyeksponerte arbeidstakere og støvlungeundersøkelser hos støveksponerte arbeidstakere osv.)
- undersøking for å gi medisinsk bistand ved hyppige eller langvarig fravær
- undersøking i visse tilfeller etter medisinsk vurdering.

Bedriftshelsekontoret bør avsette tid til veiledning slik at tilsatte kan forelegge sine helseproblemer uten at de er spesielt innkalt.

Denne veiledningstjenesten innebærer ikke at bedriftslegen skal fungere som primærlege. Meningen er å gi de tilsatte muligheten til å oppsøke helsekontoret dersom de føler behov for å ta opp sine helseproblemer i arbeidsmiljøforhold.

Muligheten for slike konsultasjoner må avpasses i forholdet til helsekontorets kapasitet.

## Kartlegging av arbeidsmiljø og forslag til forbedringer

Arbeidsoppgavene for bedriftshelsetjenesten må organiseres slik at helsepersonalet ved arbeidsplassbesøk og annen informasjon kan holde seg orientert om arbeidsmiljøforhold på de forskjellige arbeidsplasser.

Bedriftshelsetjenesten skal arbeide for å forebygge yrkesskader og yrkessykdommer og andre uheldige fysiske og psykiske påkjenninger og arbeide for å fremme helse og trivsel.

Bedriftshelsetjenesten må derfor:

- granske arbeidsmiljøet med henblikk på mulige helseskadelige forhold
- arbeide for å bedre arbeidsmiljøet og redusere de sykdomsfremkallende miljøfaktorer
- arbeide for å forebygge skader og ulykker i nært samarbeid med vernetjenesten.

## Attføring og omplassering

Ved undersøkelser må bedriftslegen vurdere om den tilsatte er skikket for sitt arbeid og eventuelt hjelpe den tilsatte med å bli omplassert til annet høvelig arbeid.

I tillegg skal bedriftshelsetjenesten medvirke til at arbeidstakere som har fått svekket helse som følge av ulykke, sykdom eller slitasje, får beholde et høvelig arbeid i etatene.

## Rådgivning og helseopplysning

Bedriftshelsetjenesten skal:

- gi råd til de tilsatte om hvordan de best kan ta vare på sin helse
- gi etaten råd ved nybygging og ombygging og ved kjøp av nytt utstyr
- delta i møtene i arbeidsmiljøutvalgene og i andre møter når relevante saker skal behandles.

## AKAN

AKAN står for Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani.

Det er gitt ut egne retningslinjer for AKAN-arbeidet i etatene. Bedriftshelsetjenesten skal være med i dette arbeidet.

Retningslinjene fastslår at en skal arbeide for å:

- forebygge misbruk av rusmidler
- hjelpe tjenestemenn som misbruker slike midler
- sette personalet – særlig ledere og tillitsmenn – bedre i stand til å ta seg av de problemer misbruk av alkohol og narkotika fører med seg på arbeidsplassen.

Både helsetjenesten og vernetjenesten vil kunne gi råd om hvordan en skal gå fram i slike spørsmål.

## Generelt

Det er viktig at bedriftshelsetjenesten har god kontakt med ledelsen og andre i etaten som arbeider med arbeidsmiljøspørsmål.

Det må videre utvikles et godt samarbeid med vernetjenesten, slik at en ikke gjør unødvendig dobbeltarbeid, men gjensidig utfyller hverandre.

Bedriftshelsetjenesten må ellers innrette seg etter bestemmelser i arbeidsmiljøloven og loven om bedriftshelsetjenesten og forskriftene til denne, i spørsmål som retter seg mot bedriftshelsetjenestens arbeidsoppgaver og arbeidsforhold.

Administrativt er vegsjefen arbeidsgiver for personalet i bedriftshelsetjenesten. Utgiftene til fellesordningen fordeles i henhold til inngått avtale.

Bedriftsoverlegen i Statens vegvesen er i samråd med bedriftsoverlegen i Televerket faglig rådgiver for ordningen.

Arbeidsmiljøutvalgene i begge etatene kan tilrå hvordan helsepersonalet bør prioritere innsatsen. Det opprettes et styre med to representanter fra hver bedrift, en fra administrasjonen og en fra personalet. Arbeidsmiljøutvalgene avholder ett fellesmøte pr. år.

Ut over administrativ og faglig myndighet og arbeidsmiljøutvalgenes tilrådninger, skal helsepersonalet kunne disponere arbeidstiden fleksibelt med utgangspunkt i deres faglige vurderinger om hvor og hvordan innsatsen skal settes inn.



Den nye kombinerte veg- og biltilsynsstasjonen dekker et areal på 2.300 m<sup>2</sup>, og byggekostnadene ble ca. 19 mill. kroner. (Foto: Per Erik Knive.)

## Vegvesenet samlet til ett (Ringe) rike

Mandag 9. desember ble den nye kombinerte veg- og biltilsynsstasjonen på Ringerike offisielt innviet. Dette er det andre anlegget av dette slaget her i fylket, i det Kongsberg lever i tilsvarende «ekteskap».

Og nok en kombinert stasjon vil om ikke så alt for lenge bli bygd, nemlig i Drammen.

### Av Willy Bakken

Det var biltilsynet som først etablerte seg i det nye anlegget på Hensmoen ved Hønefoss. Det skjedde den 25. november, og en halv måned senere flyttet vegvesenets øvrige virksomheter inn i lokalene. Stasjonens bruttoareale er 2.300 m<sup>2</sup>.

Av dette disponerer biltilsynet ca. 950 m<sup>2</sup>, som fordeler seg på 590 m<sup>2</sup> med kontorer, garderober etc., og 260 m<sup>2</sup> med haller.

Vegvesenets øvrige virksomheter,

anlegg, vedlikehold og maskiner har 1.400 m<sup>2</sup> å boltre seg på. Kontorer, garderober utgjør 500 m<sup>2</sup> og verksted og varmtlager ca. 650 m<sup>2</sup>. Kaldt lageret er på 270 m<sup>2</sup>. Totalkostnadene er beregnet å ville komme på nærmere 19 mill. kr. Det er vegvesenet selv som har stått som byggherre, og hovedentreprenør har vært Knut Kvale A/S, Hensmoen. Bygningsteknisk konsulent har vært Bjørn Bjørnstad A/S, Elverum.

Fra første spaden ble satt i jorda til ferdig anlegg, har det tatt omkring 16 måneder.

Til den høytidelige åpningen var det

invitert en rekke personer både fra statlige og kommunale etater, foruten representanter fra entreprenører og konsulenter.

Det var trafikkdirektør i Vegdirektoratet, og tidligere vegsjef i Buskerud, Olav Søfteland, som foretok den offisielle åpningen. I sin tale uttrykte han glede over at han kunne åpne en stasjon som kan tjene både biltilsynet og vegarbeidsdrifta. Dette viser spennvidden i arbeidsområdet for Statens vegvesen, sa han.

Etter tidligere praksis skulle Statens bygge- og eiendomndirektorat ha stått for bygginga av biltilsynsdelen av dette



bygget, og Søfteland takket for at vi ble vist den tillit at vi selv har fått planlegge og gjennomføre dette som ett bygg. Han uttrykte samtidig håpet om at samme vil gjelde for anlegget som skal reises i Drammen.

Søfteland sa videre at vi som er ansatte i Statens vegvesen også har våre menneskelige sider. Vi ønsker at samfunnet omkring oss skal stille store krav til oss. Vi skal være folkets tjenere, og vi ønsker at kundene våre – alle de veifarende – skal være tilfredse med oss.

Vi ønsker ikke statlige arbeidsplasser på nåde, eller arbeidsplasser med andreklassens stempel. Vi ønsker å gjøre arbeidet vårt bedre enn andre og til samfunnets beste, sa han. Men dette krever god arbeidsredskap. Det er tungt å arbeide med redskap som f.eks. ikke er kvass, og redskapen setter grenser for hvor godt og effektivt arbeidet kan utføres.

I Buskerud er det mange både i biltilsynet og i vegarbeidsdrifta som lenge har arbeidet tungt p.g.a. for gamle og lite tidsmessige bygg. Nå er endelig tida kommet med nytt bygg for dem som søker til stasjonen på Ringerike.

Jeg er sikker på at de som skal arbeide her på og med utgangspunkt i den nye stasjonen, ser på bygget som en fin inspirasjon for å vise at vi er en effektiv og god etat som kan ha samfunnets fulle tillit, sa Søfteland bl.a. i sin åpningstale.

Og så ble båndet foran kontrollhallen skjært over med kniven, og det nye anlegget erklært for offisielt åpnet.

Deretter ble gjestene vist rundt på anlegget, og markeringen ble avsluttet med en enkel bevertning i verkstedhallen.

Under denne delen av arrangementet var det en rekke hilsmingstaler, bl.a. fra ordføreren på Ringerike, Vegdirektoratet, entreprenører og konsulenter.

### Åpning to

I tillegg til den offisielle åpningen 9. desember, ville også de som til daglig skal bruke det nye anlegget, markere at de nå hadde tatt i bruk de nye lokalene.

En egen arrangementskomite, med Ole Johan Benth i spissen, trommet derfor sammen til intern åpningsfest fredag 20. desember. Foruten husets egne beboere, var vegsjefen og av-

delingsledere fra vegkontoret invitert til å delta. I alt talte forsamlingen nærmere 70 personer.

Hver enkelt av de som er tilknyttet den nye stasjonen ble presentert, med navn, hvor lenge de hadde vært ansatt i etaten, og med spesielle kommentarer dersom vedkommende hadde hatt sin oppvekst nordfor Sinsenkrysset eller vest for Hardangervidda.

Det ble også delt ut «Gullmedaljer» til dem som hadde tjenestetid på 25 år eller mer i vegvesenet.

På vegvesensiden var det 16 som fikk overrakt slike medaljer, mens det på biltilsynssiden var 2 personer.

Lengst tjenestetid av alle hadde Kåre Solberg med sine 40 år, og når vi vet at han bare er 55 år gammel, kan enhver regne seg til hvor gammel han var da han begynte i etaten.

En annen positiv ting å trekke fram i denne sammenheng, er at han har jobbet sammenhengende i 35 år uten en eneste dag med fravær. Slikt står det respekt av.

Etter denne første delen av arrangementet var det klart for de mer gastronomiske nytelsene, i form av julemat og koldtbord. Selv om juleølet og akevitten manglet, la tydeligvis ikke dette noen demper på appetitten. Tilstromningen til fatene tydet på at både ribba og medisteren var svært velsmakene uten disse ingrediensene.

## Hyttesnusk

### Av Willy Bakken

Bak denne overskriften skjuler seg det faktum at ansatte i vegvesenet leier hytter for så å sende sin håpefulle med div. følge til våre hytter.

Dette hadde selvsagt vært i orden dersom leietageren selv hadde vært med, men så lenge det ikke skjer, er denne utleieformen ikke lovlig.

Også andre former for «framleie» skal ha forekommet og heller ikke det er etter spillereglene.

Så derfor: Den som har leid ei hytte, må også selv være der!

Det hender at feil og mangler blir oppdaget på hyttene. Det har liten hensikt å anmerke dette i hytteboka, da det kan gå lang tid mellom hver gang ansvarlige for hyttene leser i

Toastmaster under bespisningen var Arne Midthaug som sørget for at maten ble krydret med uttallige vitser.

Etter et bedre måltid kan det ofte være godt å få litt fysisk aktivitet, noe som arrangementskomiteen tydeligvis også hadde hatt i tankene.

Kurvballkonkurranse der deltagerne ble inndelt i ulike lag, bød riktignok ikke på de aller største anstrengelsene med derpåfølgende svetting, da er det riktigere å si at lattermusklene var de som ble mest anstrengt.

Det er i hvert fall betryggende å vite at det å kaste en ball opp i en kurv ikke hører til de oppgavene ansatte i vegvesenet skal ta seg av til daglig.

Av 30 forsøk var det kun en som klarte å få ballen opp i kurven, og resultatet sett under ett må derfor karakteriseres som uhyre dårlig.

Men om ballfølelsen var mangelfull blant de ansatte på Ringerike, så har de i hvert fall teft når det gjelder å arrangere åpningshøytideligheter.

Oppsynsmann Ole Johan Benth og hans stab skal nemlig ha all mulig ære for arrangementet.

Etter det som er blitt fortalt oss siden, var det visstnok ikke slutt på dagen for en del av deltagerne selv om markeringen inne på stasjonen formelt ble avrundet ut på ettermiddagen. Men det hører en annen historie til....

disse. Oppdages det derfor ting som bør rettes på, gi beskjed til Anne-Karin Riise på vegkontoret som ordner opp i saken.

Det slurves tidvis også med renholdet på hyttene. Det er lite koselig å starte et ferieopphold med å rengjøre steikepanner, kasseroller og ovner etter andre.

Forlat derfor hytta i den stand du selv ønsker å finne den. Men er du født gris, bør du ikke automatisk gå ut i fra at også andre er det!

Dette kan kanskje oppfattes som mye kritikk på en gang, men skal vi ha ordnede og skikkelige former på hytteutleien, og systemet fungere etter hensikten, må det forlanges at reglene følges. Det burde være i alles interesse.

God ferie.



Er allerede i bruk:

# Omkjøringsveg Hønefoss

Av Nils Harald Kraugerud

**Når vi snakker om omkjøringsveg Hønefoss, tenker de fleste på ny E-68 vest for Hønefoss fra den nybygde rv. 7 ved Veien og videre nordover til Hensmoen. Her skal den komme inn i dagens E-68. Men daglig er det mange som bruker en annen omkjøring utenom Hønefoss, nemlig rv. 241.**

Den har nok vært i bruk lenge av de som kjører på E-68 fra Sundvollen og skal videre til Jevnaker. I stedet for å kjøre gjennom Hønefoss og oppom Eggemoen, velger de å ta av ved krysset ved Norderhov (Hønenkrysset) og videre forbi Klekken og opp til Jevnaker langs en noe smal og svingete rv. 241.

Allerede i 1983 starter utbedringsarbeider av denne riksvegen fra Oppland grense og sydover mot Klekken. Etter hvert som standarden er blitt bedre, har trafikken stadig økt.

## Hvem bruker rv. 241 som omkjøringsveg?

Alle som passerer Jevnaker til eller fra steder syd eller vest for Hønefoss

## Veginformasjon - nå også på trykk

Nå er det ikke lenger bare vegkontorets automatiske vegmeldingstelefon publikum kan få veginformasjon fra. For fjellovergangene i fylket har vi nå laget en enkel trykksak som orienterer om de forskjellige nattstengningene som gjelder. På den nye vegkroa i Flå, som er blitt langtransportsjåførenes nye samlingssted, er det satt opp en informasjonstavle med opplysninger om de respektive fjellovergangene. Sammen med den nye folderen håper vi at de vegfarende på en enkel måte kan få nyttige opplysninger om disse viktige ferdsselsårene.

kan ha fordel av å kjøre denne «nye» omkjøringen. Til og med de som kommer fra Hokksund, Vikersund, kanskje til og med fra Sokna, kan ha fordel av å kjøre rv. 241 fram til Jevnaker istedenfor å kjøre gjennom Hønefoss sentrum. Avstanden til Jevnaker fra den nye brua i Styggedalen (der rv. 35 og rv. 7 krysser hverandre) er nesten den samme gjennom Hønefoss sentrum som langs den nye rv. 7 forbi Ringerike sykehus og Hønenkrysset til Jevnaker. Skal en være nøye, er omkjøringen om rv. 241 ca. 800 meter lengre enn avstanden langs vegen gjennom Hønefoss. Men måler du hvor lang tid du bruker, er det klart at rv. 241 er raskest. Særlig mye å hente er det de dagene det er kødannelse i Hønefoss sentrum, og hvilke dager er det ikke det?

Før var det vanlig for de som brukte 241-omkjøringen å ta av ved Snyta og kjøre over Busund og ut på E-68 like syd for Norderhov kirke. I dag derimot er den korteste og den absolutt beste vegen å kjøre rv. 35 videre inn til krysset ved Styggedalen og så ta til høyre her og følge den nye rv. 7 forbi Ringerike sykehus og videre østover til krysset ved Norderhov, og der ta rv. 241 nordover til Klekken og Jevnaker.

Det er flere som forteller at når de kommer fra Gjøvik og skal til Sandvika og Asker, så kjører de rv. 4 sydover til Lunner, så kjører de en fylkesveg og rv. 242 over til Jevnaker for derest å kjøre rv. 241 sydover til Norderhov, hvor de kommer inn på E-68 som de følger fram til Sandvika. På denne måten fungerer rv. 241 som omkjøring for en god del av trafikantene som ellers ville bruke rv. 4 nordfra inn til Oslo.

## Omfanget av anleggsarbeidet

I 1983 startet utbedringen av rv. 241 fra Oppland grense og sydover. Da var allerede rv. 241 i Oppland utbedret fram til fylkesgrensen. Standarden i Buskerud var imidlertid langt lavere.

I 1983 ble vegen utbedret til området like syd for Åsbygda skole, i 1984 ble området ved strekningen fra bygdas skole gjennom en ny og nærmest rett Nordlissing og helt fram til Bølgen tatt i bruk. Samtidig ble det også bygget sammenhengende gangveg fra Åsbygda skole og sydover til Harehaugvegen. I år ble denne gangvegen forlenget sydover til Bølgen.

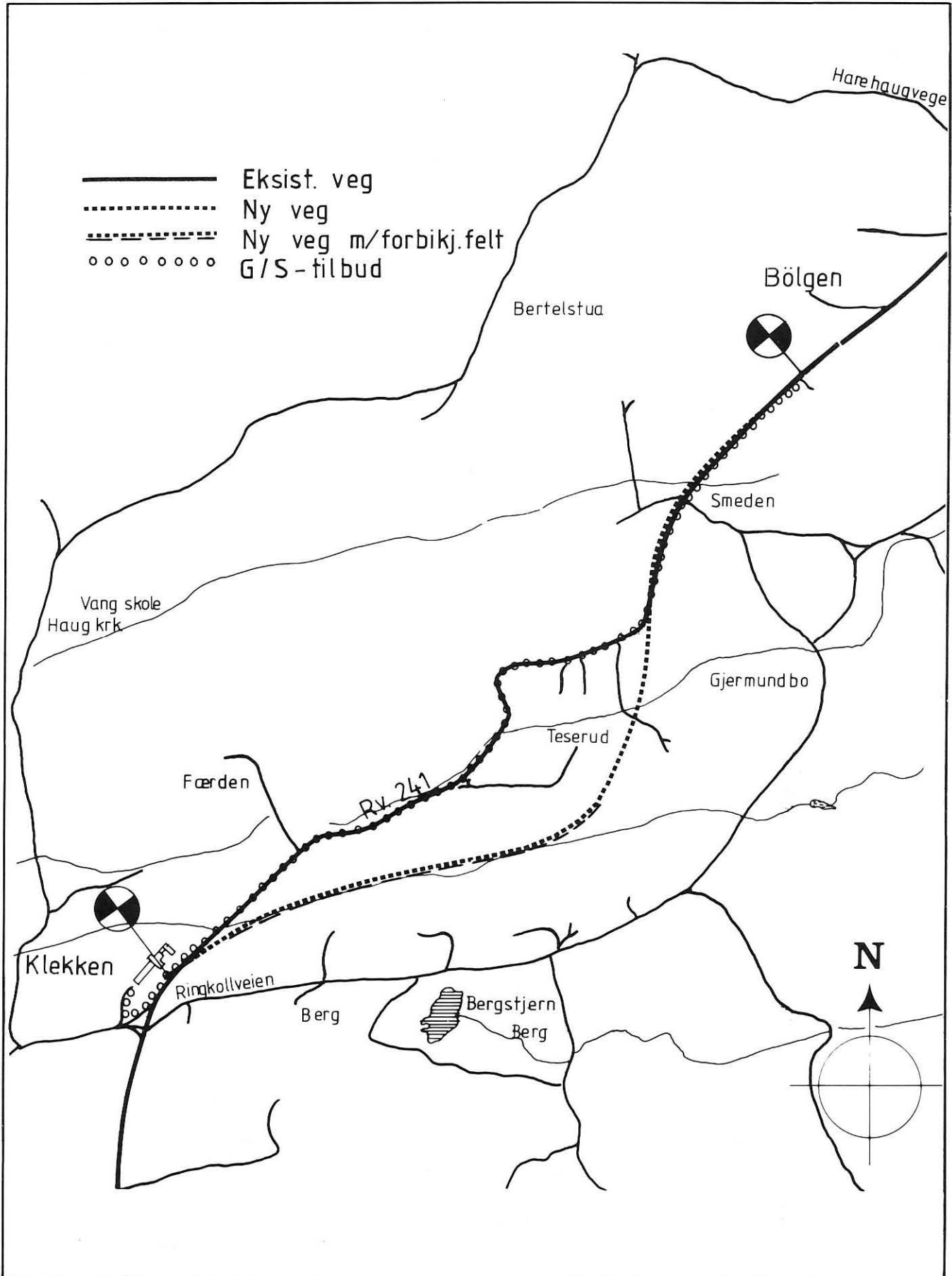
Anleggsarbeidet videre ned til Klekken er forutsatt å gå over 2 år og ble startet etter ferien i fjor. Fra Bølgen og ned forbi Smeden skal vegen i hovedsak følge eksisterende riksveg, men den nedre del av rv. 241 fram til Klekken skal bygges i helt ny trasé. Også på denne strekningen blir det sammenhengende tilbud for gang- og sykkeltrafikken helt ned til Klekken. Den nedre kilometer vil gang-/sykkeltrafikken bli vist ut til eksisterende rv. 241, som blir liggende som en lokal kommunal samleveg til boligområdet Færdenmarka.

Den nye vegen er bygget med 7 m bredde og er i alt ca. 7 km lang. Totalutgiftene for anlegget inkludert gang-/sykkelveg anslås til ca. 21 mill. kroner. I dette inngår også et broprosjekt for planskilt-kryssing mellom lokalveg og riksveg til ca. 1 mill. kroner.

## Hva skal skje sydover fra Klekken?

Det er verken satt av anleggsmidler til utbedring eller «miljøpenger» til gang- og sykkelveg mellom Klekken og Norderhov i perioden 1987–89. Vedlikeholdsavdelingen ønsker, dels for egne midler, en opprusting av denne delen av rv. 241 snarest mulig. Forhåpentlig kan dette skje etter at vi har vurdert en totalløsning for strekningen hvor de myke trafikantene også får sitt behov vurdert. Hvis dette nsket skal kunne oppfylles, må planleggingen startes temmelig omgående, og vi må arbeide med en knapp tidsfrist.

Konklusjonen blir: Vi får håpe det beste.





# Juristens spalte

Av  
Erik Greaker



Heldigvis ble det bare materielle skader på vår målebil som ble påkjørt i sommer. Men skadene var så store at bilen ble vrak. (Foto: W.B.)

## Erstatningskravene i 1985

### I. Krav mot vegvesenet

Det ble fremsatt i alt 34 erstatningskrav mot oss. Dette er en klar forbedring fra i fjor, da antallet var hele 50. Vi avslø 13 krav – omtrent som i fjor. Men forbedringen fra i fjor trer særlig tydelig fram når vi ser på det totalbeløp som vi måtte rykke ut med. I 1985 utgjorde dette «bare» kr. 136.625,-, mens det året i forveien utgjorde hele kr. 343.795,-. Disse forbedringer kan bero på tilfeldigheter, men man skal ikke se bort fra at det også er blitt utvist større aktsomhet fra vår side.

Det må også tas i betraktning at vi i 1985 bare hadde 4 utbetalinger som var større enn kr. 10.000,-. To av disse hadde tilknytning til kollisjoner mellom våre vedlikeholdsmaskiner og andre biler, mens de to øvrige hadde sammenheng med sprengningsarbeider.

For øvrig kan erstatningskravene grupperes slik:

- Mangler ved vegen, 13 krav hvorav 10 avvist
- Anleggs- og vedlikeholdsdrift, 9 krav hvorav 4 avvist

- Kollisjon mellom kjøretøyer, 10 hvorav hele 7 ryggskader
- Biltilsynets drift, 2 krav.

### II. Vegvesenets krav

Vi fremsatte i alt 26 erstatningskrav og fikk dekket alle. Fem av disse var på mer enn kr. 10.000,-. Ett av dem – skade på en gangbro – utgjorde hele kr. 67.862,-, mens et par påkjørsler av lysmaster kom på omkring kr. 30.000,- hver. Skade på autoværn kan også bli en kostbar historie – én av skadevolderne måtte ut med nesten kr. 20.000,-, mens en annen måtte ut med over kr. 30.000,-, men da hadde han riktignok også fått med seg noen skilt i farten. I alt fikk vi inn kr. 253.447,-. Beløpet er mindre enn i fjor, men det bør man nok oppfatte som en fordel.

For øvrig kan erstatningskravene grupperes slik:

- Kollisjoner, 2 krav
- Skade på vegskilt, 5 krav
- Skade på rekkverk, 12 krav
- Skade på signallys og lysmaster, 3 krav
- Andre skader, 4 krav.

## Hallo! Hensmoen her

Ringerike Vegstasjon og Biltilsynet har inngått sitt «offentlige» ekteskap og flyttet sammen oppe på Hensmoen.

Den som har vært med i dette «gamet» en tid kan vel kalle dette en milepel.

For å være ærlig har jeg følt at Biltilsynet var en mer eller mindre betent blindtarm for Vegkontoret. Nå tror jeg i alle fall den ikke er betent lenger!

---

Av Arne Midthaug

---

Vi havnet da tilslutt her oppe = utrolig nok like ved grensen til Ringerikes u-land – Ådal, som i sin tid mange regnet som en stor utgiftspost til storkommunen Ringerike. I dag er stedet her oppe en meget viktig del av kommunen med storindustri m.m.

Her er vi da, i flotte omgivelser – fin-fint hus – hva mer kan vi da forlange?

Jo vent litt. Publikumsservicen skal bli bedre sto det i avisen. Da synes jeg det minste en kunne forlange var å få opp et skilt på E 68 som viste hvor vi holdt til. I dag er det faktisk mange som havner helt opp i Hallingby før de snur og kommer tilbake. Selv om det er stengt med skilting burde vel staten på egen vei kunne henvise hvor «barna» holder til!

En annen liten ting. Det går meget sjelden busser her, men noen er det da. Kommer en f.eks. fra Hønefoss og går av ved bussholdeplassen ved overgangen til Waagaard så er det forbudt for gående på strekningen opp til krysset til Industriveien. Skal en gå lovlig må en over broen og en god krokvei – noe som vel er uakseptabelt – før en kan komme til oss. Her burde vel tiden være inne til å få laget en gangvei fra holdeplass til krysset. Antar denne kan bli enda mer til nytte når bebyggelsen etter vært kommer her oppe.

Kanskje også busselskapene da kunne sette opp en ekstra tur eller to – hvem vet?

Ellers tror jeg vi alle vil trives her oppe, og vår tidligere så spredte «familie» blir som en.



# Kongens fortjenstmedalje i sølv til Alf Tangen

En av etatens «grand Old Men», konsulent Alf Tangen, har fått Kongens fortjenstmedalje i sølv.

Dette skjedde under biltilsynets konferanse på Bolkesjø i høst. Det var vegsjef Rognan som overrakte den nypensjonerte veteranen denne utmerkelsen.

Tangen kom inn i etaten i 1947, og hadde dermed vel 38 års virke bak seg i biltilsynet da han sluttet.

Den første tiden var han leder av Bilfordelingskontoret, der bensinrasjonering og bilfordeling var hovedoppgavene.

I oktober i 1960 da bilrasjoneringen opphørte, fikk Tangen andre tradisjonelle oppgaver å gjøre på stasjonen, og han var den som også ledet arbeidet på den merkantile siden.

I mai 1973 ble ordningen med seksjonsledere opprettet, og Tangen ble tilsatt som leder av kontorseksjonen.

Selv om Alf Tangen hele sin tid har lagt både sjel og innsats i jobben, har



Vegsjefen har overrakt Tangen medaljen, og referer fra diplommet som fulgte med. Foto: W.B

han også hatt tid til andre sysler.

Her kan nevnes aktiviteter som fotball og boksing ved siden av friluftsliv og fiske.

Han har også hatt en del tillitsverv i tillegg til at han har fungert som domsmann i byretten.

Tangen har vært kjent som en

særlig hyggelig og omgjengelig kollega og familiemann, og det har ikke vært nei i hans munn når noen har bedt om en hjelpende hånd.

Brobyggeren vil også få gratulere med den fine og fortjenstfulle hedersbevisningen, å ønske Tangen mange gode år som pensjonist.

## Vegvesenet med eget slagord

**Vegvesenet har nå fått sitt eget slagord. Konkurransen om forslag til slagord ble utlyst gjennom Veggen og Vi i fjor. En jury på 4 har vurdert de 20 forslagene som kom inn, og på denne bakgrunn har juryen foreslått følgende slagord: STATENS VEGVESEN — FOR BEDRE TRANSPORT.**

Juryen mener at forslaget sammenfatter alle vegvesenets oppgaver i noen få ord. Det skulle være samlende for alle ansatte som arbeider med forvaltning, planlegging, bygging, vedlikehold og biltilsyn. Slagordet vil utad fortelle hva som er vårt overordnede mål.

Konkurransen viste at det ikke er godt å komme fram til noe som både

er dekkende og fengende. Juryen festet seg til det slagord som Møre og Romsdal har brukt en tid, og som var innsendt derfra. «I arbeid for bedre transport» fant juryen godt dekkende, men de mente at det var noe langt. Derfra var veien kort til å si bare «For bedre transport», og det er dette som juryen nå har foreslått.

Juryen har også kommet med forslag til grafisk utforming. Her har de søkt bistand fra Møre og Romsdal som har brukt slagord en tid.

Slagordet skal også være i aktiv bruk, men må brukes med fornuft. Juryen har også anbefalt hvordan det best kan brukes. I følgende sammenhenger kan slagordet med fordel brukes:

- På informasjonsbrosjyrer
- På dokumenter fra vegvesenet
- I stillingsannonser
- I kunngjøring i avisene
- På vegvesenets biler
- På informasjonstavler
- I vegvesenets filmer og video
- I bedriftsavisene

Juryen mener at bruken må vurderes fra gang til gang, men at det er praktisk å ha visse retningslinjer for utformingen i de forskjellige situasjoner.

Juryen har bestått av Avd. dir. Kaare Flaate, Vdr. (formann), vegmester Odd Pape, Vestfold, seksjonsleder Astri Lind, Biltilsynet Asker og Bærum og informasjonssekretær Knut Opeide, Vdr. Juryen avga sin innstilling i sommer, og saken er nå endelig avklart i Vegdirektoratet.



Årets store aksjon:

# UTFORKJØRINGSULYKKER

Regjeringen har nå vedtatt en handlingsplan for trafikksikkerhet. Denne starter i år, og skal vare til og med 1990. I år er hovedtemaet utforkjøringsulykker, neste år konsentreres aksjonen om fotgjengerulykker, i 1988 om møteulykker, i 1989 gjentas aksjonen mot utforkjøringsulykker og siste år skal fotgjengerulykkene igjen fokuseres.

Etter lengre tids forberedende arbeid forelå det sommeren 1985 en langtidsplan for samordning av informasjonsaktiviteter rettet mot alvorlige trafikkuulykker. Planen forutsetter at informa-

sjonsaktivitetene samordnes med andre tiltak:

Trafikkforskningen viser at maksimal trafikksikkerhet bare kan oppnås ved et samspill av ulike virkemidler.

De viktigste er:

- ★ fysisk utforming av vegene, skilting m.v.
- ★ klare regler for atferd i trafikken
- ★ opplæring og motivering av trafikantene til å følge reglene
- ★ trafikkovervåking for å påse at reglene blir fulgt.

Denne planen konsentrerer seg om opplæring og motivering av trafikantene til å oppføre seg fornuftig i trafikken. Den inngår som en del av regjeringens Handlingsprogram for trafikksikkerhet. Bak planen står:

- Samferdselsdepartementet
- Justisdepartementet
- Vegdirektoratet
- Trykk Trafikk
- Statens edruskapsdirektorat
- Statens informasjonstjeneste

Partene er overbevist om at en samordning av ressurser og tiltak øker forutsetningene for en større total effekt. Gjennom et utstrakt samarbeid vil man også unngå at tiltakene konkurrerer med hverandre om trafikantenes oppmerksomhet. En samordning styrker dessuten muligheten for å få gjennomslag i massemedia. Innsatsen skal konsentreres om ett hovedemne hvert år.

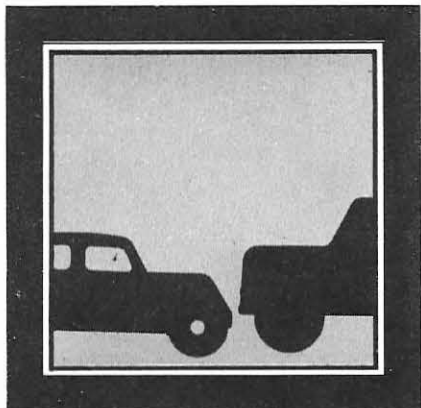
## BAKGRUNN

Planen bygger på en ulykkesanalyse som har tatt utgangspunkt i ulykkestyper og årsklasser sterkt representert i ulykkesstatistikken. Til grunn for vurderingen er lagt antall personska-deulykker 1980-84, med spesiell vekt på dødsulykkene.

## Utforkjøring

er hyppig årsak til personska-de. Utforkjøring skjer helst om sommeren og utenfor tettbygde strøk. Mange inntrer





også i helgene. 25–30 % av alle dødsfall i trafikken skyldes utforkjøring. Særtrekk ved ulykkene er manglende kjøreefaring, stor fart og promille. Medvirkende årsaker kan også være feil ved kjøretøyet, uheldig utforming av kurvene og dårlig merking. Unge mennesker rammes oftest, halvparten av førerne er 18–24 år.

### Møteulykker

mellom ulike kjøretøyer er en annen viktig gruppe. Disse forekommer helst om vinteren og omfatter alle grupper bilførere. Ulykker skjer ofte i kurver og på glatt føre. Dødsrisikoen er høy, og 20–25 % av alle drepte forulykker i slike ulykker. Medvirkende årsaker er for stor fart i kurver, men også uheldig utforming av kurvene og dårlig merking. Overraskende glatt føre i kurver har vært et spesielt problem.

### Fotgjengerulykker

er den tredje tunge gruppen i statistikken. Andelen av alvorlige skader er høy, og 20–25 % av de drepte i trafikken er fotgjengere, i hovedsak eldre. De fleste av disse ulykkene skjer ved kryssing av veg, men også mange som går langs vegen, blir kjørt ned. Omtrent 3/4 av personskadene og halvparten av dødsulykkene med fotgjengere skjer i tettbygd strøk. De aller fleste av barneulykkene skjer ved lek eller annen fri aktivitet utenom skoletid, på dagtid og i dagslys. De eldre ulykker skjer i stor grad i vinterhalvåret, ofte under dårlige lysforhold, også på dagtid.

Det er disse tre ulykkestypene langtidsplanen konsentrerer seg om.

Den foreliggende planen bryter noe med mønsteret i tradisjonell trafikksikkerhetsinformasjon, som spesielt har rettet søkelyset mot:

★ fart   ★ promille   ★ barn

Temavalget dekker imidlertid disse emnene godt. Problemet med for høy hastighet går igjen ved alle tre ulykkestyper, og vil bli framhevet som en viktig årsaksfaktor.

### Promille

er av særlig stor betydning for førere ved utforkjøringsulykker, men er også utbredt blant voksne fotgjengere, og vil få en bred plass.

Endelig er *barn og andre myke trafikanter* ett hovedtema.

### STRATEGI

Målet for informasjonstiltakene vil være å få til atferdsendringer i trafikken.

Det er partenes syn at atferdsendringer kan oppnås, spesielt på lengre sikt, om tiltakene

a) planlegges og gjennomføres i henhold til faglig forsvarlig opplegg.



Problemet som skal påvirkes, må være gjenstand for en tilfredsstillende analyse

b) er konkret, og målrettet i sin form, dvs. legger opp til atferdsendringer som kan forventes å resultere i redusert antall ulykker. En bør forsøke å kvantifisere målet, og beregne virkningen på antall trafikkuulykker

c) følges opp med før- og etterundersøkelser, slik at virkning kan dokumenteres på en faglig forsvarlig måte, og slik at en kan dra nytte av de erfaringer en høster, ved fremtidige aktiviteter.

Informasjon skal gis til

- ★ den enkelte trafikant om egen atferd og
- ★ medtrafikanter, passasjerer osv. som kan påvirke trafikantens atferd.

Det er nødvendig å gi informasjonen en *følelsesmessig valør*, som kan fjerne preget av upersonlig statistikk, gi en mer umiddelbar opplevelse av risikoen eller gi engasjement som kan virke på atferden.

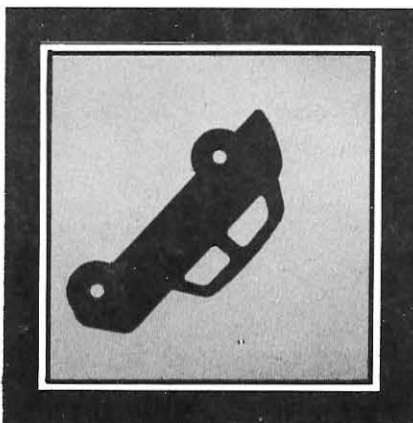
En annen informasjonsoppgave som også må ivaretas, gjelder trafikksikkerhetsarbeid generelt. I et demokratisk samfunn må befolkningen være informert om hvilke virkemidler som trengs i trafikksikkerhetsarbeidet, og hvilke muligheter for besparelser og redusert antall ulykker som ligger i dette. Slik informasjon kan skape opinion for styrket innsats, og indirekte også påvirke trafikantferden til samfunnsbevisste mennesker.

Konsentrasjonen om hovedtemaer vil særlig gjelde aksjonspregede/-tidsbegrensede tiltak. Parallelt med dette må det foregå et løpende, bredt informasjonsarbeid overfor ulike trafikantgrupper. Det er behov for samarbeid også om slike oppgaver (trafikanthøring i skolen, kjøreeopplæring). Spesielt bør det lages felles program for informasjon til nøkkelpersonell som både omfatter de spesielle aksjonsoppleggene og løpende informasjonsoppgaver. Dette vil særlig gjelde:

- ★ fylkenes trafikksikkerhetsutvalg
- ★ nøkkelpersonale innenfor de institusjonene som står bak denne planen.

Program for dette innarbeides i planene for det enkelte år.

Partene vil trekke på all den ekspertise som finnes i landet når det dreier seg om trafikksikkerhetsarbeid, både forskningsinstitusjoner, trafikksikkerhetsekspert, kommunikasjonssekspert, og partene er interessert i å prøve både tradisjonelle og utradisjonelle virkemidler.





Her er informasjonssjefen i Trygg Trafikk klar til å prøve beltestrammer og air-bag.



Bang – det rykker i bilbeltet og air-bagen f

## SIKKERHET I

### Av Willy Bakken

Undertegnede har hatt gleden av å få være med på et besøk hos Daimler Benz i Stuttgart i Vest-Tyskland nå i høst. Det var Trygg Trafikk og Veg-

direktoratet som hadde invitert 10 motorjournalister med på en pressetur til Mercedes-fabrikken. Dette opplegget inngikk som en del av Aksjon bilbelte og hadde til hensikt å se litt nærmere på hva som gjøres på denne fabrikken når det gjelder sikkerhet



Her går det unna! Selv med buss er det ingen sak å krabbe langt opp i velodromen.

både i tyngre kjøretøyer og i personbiler.

Under første del av programmet ble det orientert om sikkerhet i nyttekjøretøyer. Etter denne muntlige redegjørelsen, gikk turen til fabrikkens testbane, der vi fikk demonstrert i praksis hvordan resultatene fra tegnebordet blir prøvd på vegen. Her kjørte store lastebiler slalåm i 90 km/t, dekk ble punktert i samme hastighet og selv sagt ble det vist nytten av ABS-bremser. Avslutningen på denne banen ble en minnerik opplevelse, idet selskapet, i buss, kjørte i «velodromen» i over 100 km/t, samtidig som sjåføren satt og klappet med hendene over hodet. Det ble riktignok på forhånd opplyst at dette ikke var første turen denne testpiloten hadde på banen.

Derfor ble det også ytret ønske om en ekstratur, noe som ble effektivt pr. omgående.

Etter å ha kommet ned på jorda igjen, ble vi transportert til personbilfabrikken, som lå et stykke unna Stuttgart. Her fikk vi også først en muntlig orientering om det arbeidet fabrikken legger ned på sikkerhetssiden. Elektroniske beltestrammere og air-bag er det siste på denne fronten,



... med gass i løpet av et tusendels sekund. En fornøyd forsøkskanin som tross dobbeltekspløsjonen kan krabbe uskadet ut av bilen. Hørselen var det så som så med i en god stund etterpå. (Fotos: W.B.)

## BAK RATTET

og på tysk maner fikk vi i detalj greie på hvordan disse systemene virker.

Etter et bedre måltid i fabrikkens representasjonskantine (vil forsøke å få gjennomført tilsvarende her på kontoret), var tiden kommet til den bedrøvelige delen av arrangementet, nemlig med fullt overlegg å sende en Mercedes til 400.000 norske kroner rett i betongveggen.

For en norsk nordmann fra Norge som figurerer på statsregulativet, kan en bli deprimeret av å oppleve noe så fælt!

Men i tråd med det vi tidligere hadde fått orientering om, inngikk også dette som et ledd i den sikkerhetsforskning fabrikkens driver. Etterpå ble både beltestrømmer og air-bag demonstrert i praksis. Det eneste som klikket var at begge deler ble utløst samtidig. Planen var nemlig først å vise beltestrømmeren, og deretter air-bagen. Og det ingen hadde fortalt oss, var at det smalt noe forferdelig når disse innretningene ble utløst, og begge deler samtidig førte nesten til at stillingen som informasjonssjef i Trygg Trafikk ble ledig.

Besøket på fabrikkens ble avsluttet med en omvisning i produksjonshallene. Her rullet det ut tre nye biler i

minuttet, og samtlige av disse var solgt på forhånd.

Mercedes hadde også en egen avdeling der kundene selv kunne komme å hente sine biler – og ikke nok med det – det så ut som de hadde fått nye tenner samtidig. Så mye blide

mennesker på en gang er det sjelden å se.

I alt en lærerik opplevelse både for undertegnede og de øvrige deltakerne – og alle fikk vi selvsagt med oss en Mercedes hjem. Den står nå på skrivebordet og er 13,5 cm lang!



Et trist syn for en nordmann. Trøsten er at dette gjøres for å stadig bedre sikkerheten i bilene. (Foto: W.B.)



I et tidligere nummer av Brobyggeren hadde Trygve Willumsen en artikkel der han refererer fra Veimester Georg Daniel Barth Johnsen som i sin tid utga en «Haandbog for Veiofficianter». Her følger fortsettelsen.

# VINTERVEDLICHEHOLD

Fra Georg Daniel Barth Johnsen's bok:

«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.»

Ved å ha jobbet med bl. a. vegvedlikehold nesten hele min tid i vegvesenets virksomhet, og da særlig har interessert meg for vintervedlikeholdet, har jeg funnet av stor interesse i å lese hva Georg Johnson skrev «Om Veies Afstikning og Anlæg gjennom forskjellige situasjoner» for 150 år siden der han spesielt også legger vekt på vegens beliggenhet og oppbygning med tanke på snø og snørydding.

# I GAMLE DAGER

Av Trygve Willumsen

Med en vinter som vi har hatt i år kan det kanskje være av interesse å gjengi noe av hans forfatterskap om dette.

Etter å ha nevnt diverse forhold som må tas i betraktning ved bestemmelse

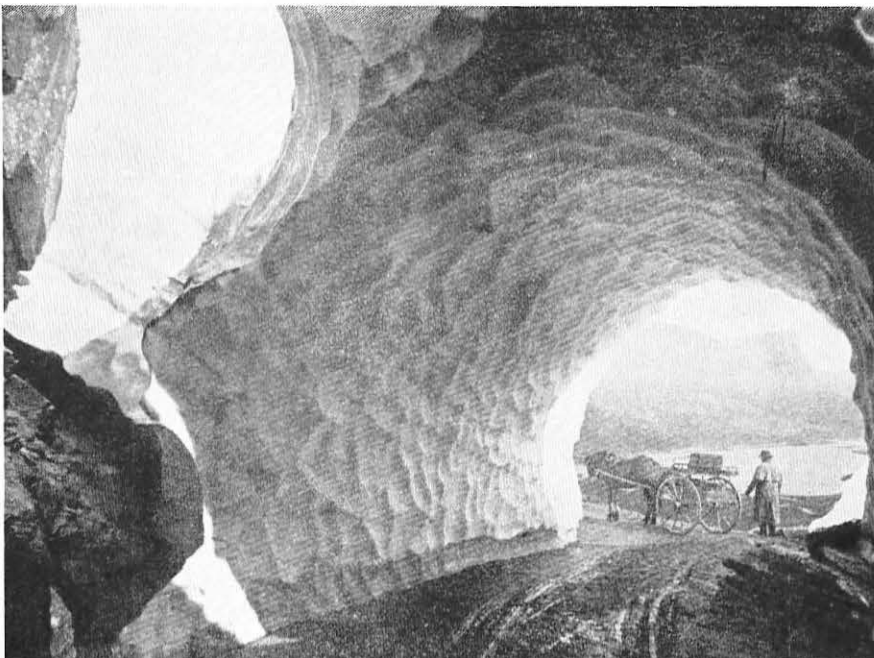
av en veglinjes beliggenhet, skriver han: «Alle disse og flere Omstendigheder maa have For Øiet, det Nødvendige maa sees forud, ligesom om Anlægget stod fulgt færdigt — og hvem, der ikke har kundskab. Erfaring og Indbildningskraft til forud at overse Saadant, bør ikke inklade sig paa at

afgive Formening om, hvor Veien bør lægges. Saadant Blik er ikke Enhver givet, ved Skolernes læses ikke over Veibygningskunsten, hvortil kommer, at Theorie uden Erfaring er i dette Fag af ringe Værd — det er altsaa ingen Skam endog for Ingenieuten at erklære, at han ikke forstaaer at anlegge en Vei.»

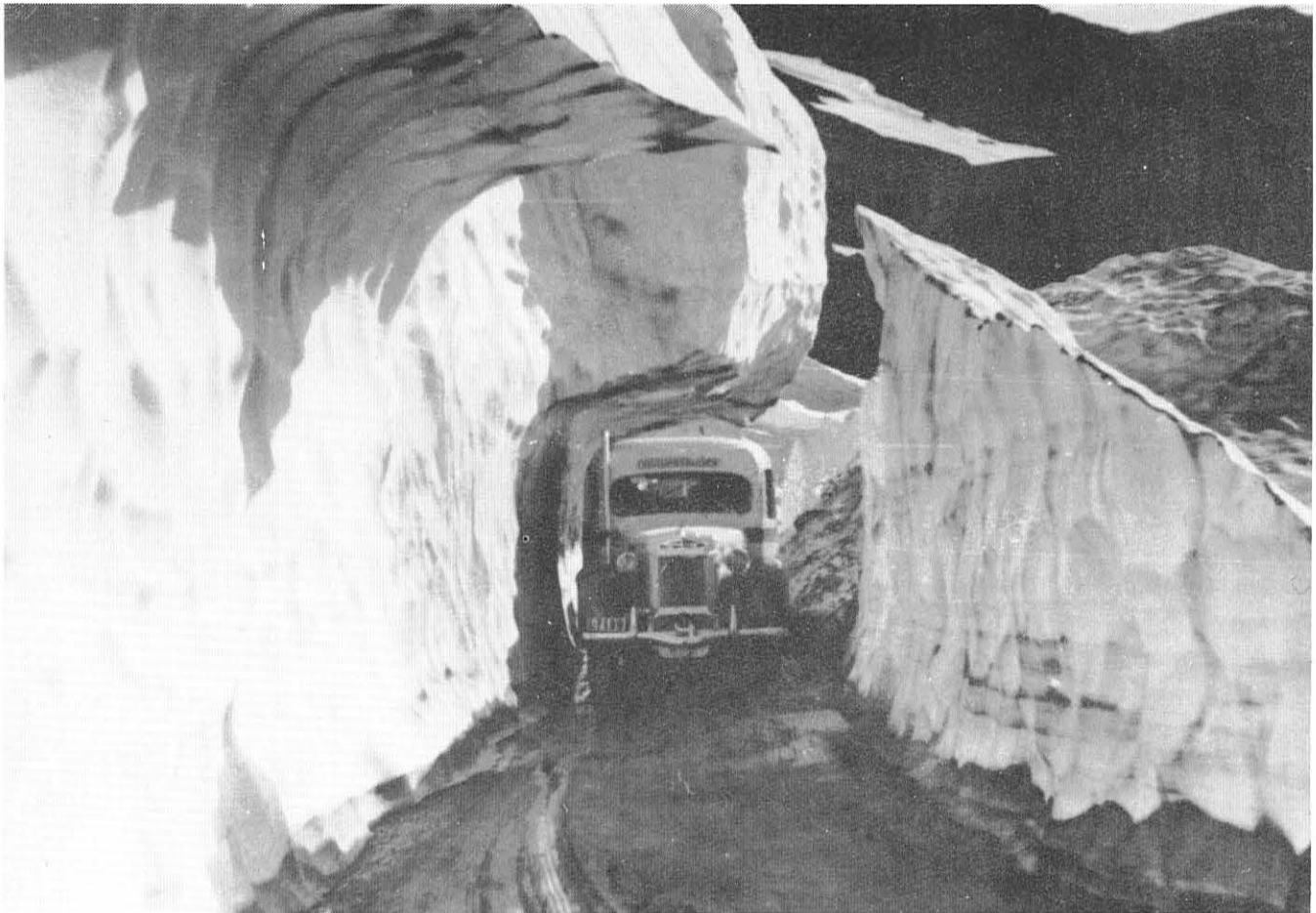
I sin bok om «Snedrev, Snefog og snefonner» skriver Johnson:

«Fordi Snefald og Snefog have veesentlig Indflydelse paa Veies Vedlikeholdelse og Benyttelse, samt fordi Erfaring viser, at hertil skjelden tages tilbørligt Hensyn i forslage til nye Veies Anlegg eller til Veiomlægninger, endvidere Fordi Faa kjende eller saavidt mig bekjendt interessere sig for kjendskab til Snefaldet og til Snefoger i forskjellige situationer, eller søge Aarstagen, hvorfor Sneen har lagt sig saaledes og ikke anderledes, om det er muligt at give den en anden Beliggenhed for derved at vinde en eller anden Fordel, o.s.v., vil jeg ikke undlade at offentliggjøre mine Erfaringer samt min deraf udledede Anskuelse i saahenseende.

Vi vide at Sneen er almindelig høiere til Fjelds og inde i Landet end ved Søkantene, og at den i stille Vær falder jævnt — samt at Saadan er os Nordboere til største nytte. Jeg har



Mange slike snøfonner som hosstående fotografi viser kunne vært unngått ved «lettere planumslegging».



Dette bildet er fra E-76 på Haukelifjell og er tatt 29. juli 1943. Det er første buss vestover til Haugesund det året, og den passerer en halvtunnel som er måket med spade. (Foto: Trygve Willumsen.)

ikke til Hensigt her at skrive om det almindelige Snefald i Stille Vær, men fordi Snefaldet i Stormende Vær oftest er skadeligt, nemlig fordi det er den sterke Vind som fører Sneen fra et Sted til et annet Sted og ophober den, og danner Snefonner, maa man ved å læse Nedenstående erindre, at jeg skriver om Snefog i stærk Blæst, i Storm. Vi vide, hvad der forstaaes ved Ordet Snefonn. Snefonner kunne være af forskjellig udstrekning — meget store og meget smaa — samt være af ligeså forskjellig Skikkelse, og Aarsag til denne Forskjel i Udstrækning og i Form er der utvivlsomt, endog om man ikke troer at finde den. Den opmerksomme lagtager vil som oftest finde Aarsagen til vores almindelige Snefonner og til Sneens forandrede Beliggenhed; han finder den lettes ved at sammenligne Snefaldet i vakkert Vær med snefaldet under en Storm og etter flere Storme i en og samme Vinter, dog stedse under lagttagelse af samtlige dermed forbundne Omstændigheder. Han vil finde, at enhver høit Fritstaaende

Gjenstand kan have Indflydelse paa Fogets Retning og at Afbigselserne ere størst i sterkest Vind, o.s.v. Han vil snart finde de Situationer som ere mer og mindre udsatte for Snefog, og idet han gjør sig fortrolig med Følgerne af at Fogets ligeliniede Retning afbrydes og at den i Drift værende Snee falder til Jorden, saanart Vinden ophører at virke, nemlig at den da lægger sig i Fonner — vil lagttageren tillige finde, hvorledes kastevinde kunne fremskyndes til Opnaaelse af et eller andet Øiemed, og hvorledes Bjergknatter, Bakker, Bygninger m.m. forvolde Kastevinde som have Indvirkning paa Snefoget, samt hvorfor saadanne Gjenstande forvolde Snefonner eller hvorledes selvsamme Gjenstande kunne benyttes til å lede Sneen hen til et eller annet Sted.

Veed man, at og hvorledes Gjærder samle Snemasserne i deres Nærhed, hvis de ere saaledes frittstaaende at Vinden jager Sneen imod dem, kjender man deraf fulgte Snefogers Virkning, da udledes lettelig fordeelagtige

Slutninger angaaende Anvendelse af Gjærder med Hensyn til Sneen — og mange flere lignende Betragtninger kunne fremstilles angaaende Snefog eller Snedrev. Men jeg har troet at vække Interesse for Sagen endog ved kun simpelthen at fremstille mine lagttagelser over Gjærdenes Indvirkning paa Snefog og paa Sneens deraffulgte Beliggenhed under forskjellige Omstendigheder.»

Dette er bare et kort utdrag av Johnsons bok «Snedrev, Snefog og Snefonner». Det menes at denne boken er den første i Norge som på en såvidt vitenskapelig basis behandlet disse for vårt land så karakteristiske emner.

For oss vegfolk har jo emnet vært spesielt aktuelt etter at bitrafikken satte inn for alvor, og kanskje da særlig i den senere tid på de mest utsatte strekninger av de viktigste sambandsveger.

Her i Buskerud har vi vel akkurat nå et interessant eksempel på Rv 7 over Hardangervidda.



# ELG- LYS?

– Oppe i et juletre  
satt en elg i fred,  
tygget talglys til den ble  
veldig lei av det.  
Hvordan den skal komme ned  
skjønner ikke je!  
Ikke bry deg, men gi tål,  
talglysets skål. –

Tegning : Liv Pettersen.



Nei – det er nok ikke dette lyset som er elglyset. Og dessuten, denne sangen var jo en drikkevise, og ingen julesang. Eller kanskje et utdrag av et rundskriv fra vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet?

Ikke det heller!

Og dersom vi allikevel setter oss ned og leser rundskriv fra nevnte avdeling, leter vi forgjeves etter noe elglys. Det betyr selvsagt ikke at vi ikke kan ha det nokså morsomt mens vi leser.

Føljetongen om lasting av imaginære kasser i varebiler er sannsynligvis ikke avsluttet. Så følg med – følg med. Nå krever ikke Vegdirektoratet at elg som krysser vegen skal være utstyrt med lys etter mørkets frambrudd.

Men en hest som trekker en vogn langs vegen, skal ha lys med seg, men noe eget hestelys nevnes ikke i rundskrivene.

Elgen bryr seg ihvertfall ikke om å bruke lys, ei heller bryr den seg om å bli belyst, og om den blir belyst, er den i de færreste tilfeller lett å få øye på. Ikke bryr elgen seg om motorisert trafikk heller, like lite som de motori-

serte trafikantene tar hensyn til den fare elgene langs vegene våre representerer.

Og nå begynner vi å nærme oss lyset – elglyset.

Allverdens rariteter henges på bilene. Hvilke varianter som er mest i skuddet fra dag til dag avhenger av bilmotens svingninger. Og rariteter til å henge på biler er det lov til å selge, men ikke alt er like fornuftig (og lovlig?) i bruk.

I øyeblikket er kufangere på mote-toppen. – Kufangere???

Ja, akkurat, kufangere. Ei grind til å montere foran på bilen slik at den ikke får riper i lakken dersom føreren er så uheldig å kjøre på ei ku. Og dermed finnes det altså en logisk forklaring på behovet for å investere i en kufanger.

Moten tilsier at en slik innretning helst monteres på «disco-racere» med 4-hjulstrekk. Og slike kjøretøyer kan en jo kjøre ute i terrenget med, og der kan en jo slumpe til å møte ei ku. Kanskje kan en slik kufanger være grei å ha foran når tidens travle YAP-er trosser rødt lys og gir seg ut

i gangfelt, hvor flokken av enfoldige fotgjengere tar seg over gaten i blind tillit til den grønne mannen som venter på andre siden.

Og så er det elglyset.

To av de kraftigste lyskastere som finnes på bilrekvisitamarkedet monteres oppe på taket av det kjøretøyet som eieren ønsker å utstyre med elglys. Lyskasterne rettes forover, dvs. i retning elgen.

Elg bak bilen representerer sjelden noe problem.

Nå er jo det aktuelle kjøretøyet vanligvis også utstyrt med andre lys, men det er jo ofte bare de lampene som lover og forskrifter sier at den skal være utstyrt med, og de har man jo liten nytte av dersom man vil raskt og elgsikkert fram her i verden.

Men hva med den stakkars trafikanten som kommer i møte, og som ikke har elglys å gjengjelde lyshavet med?

Nei, han finner jo fort ut at skal en komme fram så må han nok kjøpe elglys han også, og kufanger, turbo, frontspoiler, hekkspoiler, bøttesete og ny sportsknott til gearspaken.

God påske!

Oktan



# Vegskuldre med dekke

Av Frithjof Indseth

Jeg har et bestemt inntrykk av at de aller fleste, ja kanskje ca. 80–90 prosent, av fylkets E- og rv-nett reasfalteres på grunn av nedbrytning – ikke slitasje.

Denne nedbrytning har ofte sin årsak i at de tunge bilhjulene kjører for nær vegkant, og pga. dårlig innspenning presses bærelaget ut mot grøft – vi får hjulspor.

Dette skyldes ofte for bratt indre grøfteskråning og/eller for utstabil bærelag kombinert med smale skuldre. Manglende dekke på skulder forsterker også dette problemet med sporkjøring/nedbrytning av ytre dekkant og ofte hele overbygningen. Vi registrerer litt for ofte hjulspor/nedkjøring av nyforsterket veg.

Dette skjer naturlig nok på smale to-feltsveger med vegbredde mindre enn 7 meter. For å unngå dette bør først og fremst indre grøfteskråning få en helling 1:2 eller bedre. Dette bør innføres som standard. (For øvrig vedtatt på driftsledermøte i Buskerud -85).

Dernest vil jeg foreslå at dekket

legges ut på skulder – min. 0,5 og maks. 1,5 m, avhengig av skulderens bredde.

Dette at vi legger dekke på vegskulder, vil i tillegg til bedre innspenning for overbygning/dekke, også ha trafiksikkerhetsmessige fordeler som f.eks.:

- bilen lenger vekk fra vegkant – kanskje færre «uforstålige» utforkjøring?
- unngår den ofte farlige og sjenerende asfaltkant ved hvitstripa – færre utforkjøring?
- minimum en halv meter fra hvit kantlinje/biljul til vegkant kan være «redningsplanken» for gående og syklende – noe er bedre enn intet – reduserer kollisjoner/skader bil/myke trafikanter?
- større trygghetsfølelse for sjåfør når kantmarkeringen ligger litt fra vegkant – reduserer utforkjøring?

Kostnader? Ikke til selve skulderen, for den skal bygges i henhold til vegnormalene. Kostnaden ligger i forskjell i materialpris dekke/asfalt og grus-/pukkmaterialer.

Jeg ser også noen besparelser som f.eks.:

- slipper å spesialbehandle/legge eget dekke på skulder, tas sammen med det øvrige dekkearbeidet.
- slipper vedlikehold av skulder for å holde denne i samme nivå som den øvrige veg.
- reduserer behov for oppretting av unødig sporkjøring/nedbrytning.
- dersom skulder med dekke virker reduserende på person- og materielle skader vil vi få en betydelig gevinst som alene helt overskygger eventuelle merkostnader.

Litt interessant i denne sammenheng er det å registrere at Oppland vegvesen alt har vedtatt å bygge skulder med dekke min. 0,5 m brede. Der hvor de har nødvendig bredde på eksisterende veg, trekkes kantmarkeringen inn 0,5 m!

Begrunnelsen de bruker er nettopp trafiksikkerhet og gevinst i vedlikeholdskostnader!

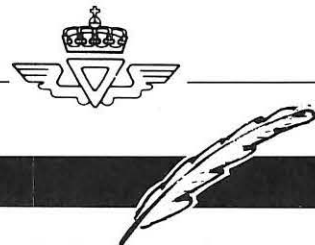
Dersom andre innen Buskerud vegvesen, og spesielt de som er opptatt av trafiksikkerhet, tilrådelig aksellast og vedlikeholdskostnader, mener dekkbelagte skuldre kan være et positivt element i denne sammenheng, gjør da noe aktivt for at dette må bli vår «politikk» allerede fra 1986!



Et godt eksempel på fullgod standard. Her er skulderen asfaltert helt ut. (Foto: Nils Harald Kraugerud.)



Et typisk eksempel på hvordan det ikke bør være. Løse banketter kan ofte være trafikkfarlig. (Foto: Frithjof Indseth.)



## LESERINNLEGG:

# Spise- og hvilebrakker i Vegarbeidsdriften

I forrige nummer har driftssjef Helbak en lengre orientering som han har gitt som overskrift «Regler for bruk av hvile/spisebrakker i Vegarbeidsdriften».

Først vil vi sterkt beklage at vi ikke ble gitt anledning til å kommentere «Reglene» i samme nummer. Dette fordi mange lett kan ha oppfattet driftssjefens opplisting av «Reglene» som en sak vedtatt av partene.

Når det gjelder første del av innlegget, har vi ingen bemerkninger utover det faktum at avtalen av 11. mars '81 kun omfatter spise/hvilebrakker og ved bruk av løse toaletter ved siden av er kravene i Arbeidsmiljølovens § 51 m. forskrifter dekket.

I avtalen av 7. mai '82 er det ved lokal avtale fastlagt hva som er minstekravet til en spisebrakke. Denne avtalen er en overgangsavtale for Buskerud, gjeldende fram til 1. mai '86. Etter denne dato skal kravene i avtalen av 11. mars '81 dekkes.

Når driftssjefen i andre del av «Regelverket» sitt sier at de skifte- og

vaskemulighetene som er i våre 4-manns spisebrakker «selvsagt» også dekker kravene til godkjent fremmøtested, finner vi grunn til å reagere.

Vi gjør oppmerksom på at vi allerede under forhandlingsmøte 25. mars '83 framsatte følgende forslag:

«H.T.U. er imidlertid av den oppfatning at disse brakkerne for kortere arbeidsoppdrag kan benyttes til fremmøtested hvis partene lokalt finner det akseptabelt.»

Med partene lokalt menes her lokal arbeidsledelse og lokale tillitsvalgte – lag.

Vegsjefen fant den gang ikke å kunne akseptere vårt forslag og partene ble derfor ikke enige. Saken ble deretter forelagt hovedpartene: Vegdir.–N.A.Forb. uten at det avklarte forholdet.

På bakgrunn av dette og driftssjefens orientering om «Regler for bruk av hvile/spisebrakker» i forrige nr. av Brobyggeren, fant Hovedverneombudet det nødvendig å forelegge saken

for Statens Arbeidstilsyn Buskerud.

I brev av 11.2 d.å. skriver Arbeidstilsynet følgende svar:

«Deres 4-manns lette mobile spise/hvilebrakke vil ikke kunne godkjennes som vaske-/skiftebrakke. Arbeidstilsynet vil på ovennevnte grunnlag ikke kunne godkjenne Deres 4-manns brakke som fast fremmøtested.

Arbeidstilsynet vil ikke kunne akseptere at arbeidsgiver pålegger arbeidstaker å bruke disse 4-manns brakkerne med nåværende innredning, til fast fremmøtested (jfr. best.nr. 391).»

Arbeidstilsynets skriv bekrefter H.T.U.s syn på bruken av spise/hvilebrakkerne som fremmøtested.

Dette må derfor være utgangspunktet når det lokalt, på byggemøter o.l. drøftes ordninger for fremmøtested.

Solbergmoen, 1986.

For H.T.U. for driften  
A. Skarstad, form.

## Valg AMU og verneombud for perioden 1986–87

Av EINAR OTTESEN

Årsskiftet 1985/86 har vært en travel tid innen arbeidsmiljøsektoren, og i fokus har vært valg av nytt arbeidsmiljøutvalg og nye verneombud.

Arbeidsmiljøutvalget består i kommende 2-årsperiode av:

Medlemmer:	Varamedlemmer:
Adm.sjef Håkonsen	Ikke valgt
Overingeniør Berge	Overingeniør Hope
Overingeniør Sønju	Avd.ingeniør Torgersen
Stasjonssjef Valeur	Avd.ingeniør Rotherud
Hovedverneombud Skarstad	Mekaniker Grevsgård
Skiltformann Ødegården	Oppsynsmann Sevre
Kontorassistent Døvigen	Ingeniør Weberg

Bedriftslege Winther er med på møtene, og verneleder Ottesen er referent.

Når det gjelder verneombudene, så har valget av disse tatt lang tid, men nå er også denne oppgaven så godt som løst, og for året 1986 og 1987 har vi følgende verneombud:

Ove Hegna, Biltilsynet Kongsberg. Erlend Weberg, Biltilsynet Drammen. Olav Tveit, D.-laboratoriet. Jan Fjeld, Solberg vegsentral. Leif Moen, Ringerike vegstasjon. Arne Bråthen, Gol vegstasjon + Gol biltilsynsstasjon. Svein Nilsen, Merkegjeng syd. Harald Roa, Merkegjeng nord. Anders Fredriksen, Grunnboring. Bjørn Melby, Grusprod./oljegrus. Olaf Ruud, Grusprod./oljegrus. Frank Gunnar Konningen, Bruseksjonen. Sverre Sørli, Bruseksjonen. Wiggo Thunberg, Anlegg Hønefoss. Bjarne Bergom, Anlegg Hallingdal. Svein G. Setersdølen, Anlegg Hallingdal. Svein Liverud, Anlegg

Kongsberg/Numedal. Ole Jonassen, Anlegg Røyken.

Vedlikeholdsområdene er delt i 2–5 verneområder og følgende er valgt:

Område I:	Einar Hansen	1 A
	Tor Riise	1 B
Område II:	Martin Harangen	2 A
	Haald Haare	2 B
	Tor Kristen Bollerud	2 C
Område III:	Bjørn Husfloden	3 A
	Torstein Kleivedalen	3 B
	Torleif Tollefsen	3 C
Område IV:	Lars Bakkeplass	4 A
	Sigmund Grue	4 B
Område V:	Roar Halbjørghus	5 A
	Egil Hovde	5 B + 5 C
	Kristen Even Reiersgård	5 D
	Kjell Fossen	5 E
Område VI:	Kjell Magne Dahlen	6 A
	Jens Moen	6 B
	Kjell Auren	6 C
Område VII:	Terje Berget	7 A
	Knut Haugen	7 B
	Ole Johansen	7 C Anleggsgjeng

Verneombud og arbeidsledere som ikke har hatt 40-timers kurs i verne- og miljøarbeid vil få dette i uke 17, dvs. 21.–25. april, og kandidatene vil få nærmere beskjed.



Arbeidet som nå pågår på E-68 består av sprengning av 25 000 m<sup>3</sup> fjell. Omlagningen av vegen ved Skaret vil være avsluttet innen utgangen av året. (Foto: Per Erik Knive.)

## Arbeidet med E-68 ved Skaret i gang

Av Tore Braaten

Omlagningen av E-68 ved Skaret er nå satt i gang. Overingeniør Tore Braaten opplyser til B.B. at omlagningen vil bestå av bygging av de nye Skaret tunnel og det nødvendige tilstøtende vegsystemet.

Lengden på tunnelen vil bli 420 meter, og denne vil forkorte E-68 med 1050 meter. Det arbeidet som nå er

startet er de forberedende arbeidene, og disse består i sprengning, transport og fylling av i alt ca. 25.000 m<sup>3</sup> fjell.

Trafikantene vil i noen grad bli berørt av arbeidet, da dette vil foregå langs E-68.

Fra Skaret og ca. 800 meter oppover mot Sollihøgda må det ene kjørefeltet stenges for trafikk slik at det ikke blir plass til krabbefelt på denne strekningen i byggeperioden.

Braaten opplyser videre at ved Humledal ca. 1 km fra Skaret i retning Sundvollen, må vegen legges i en

midlertidig trase under byggeperioden. Selve arbeidet med tunnelen vil etter planen starte i midten av februar 1986.

Omlagningen av E-68 ved Skaret regner en med vil være avsluttet innen utgangen av 1986. Også i den nye tunnelen vil det bli bygget krabbespor.

Kostnadene på dette anlegget er beregnet til 28 millioner 1985-kroner, og utgjør første del av utbyggingen av E-68 gjennom Hole som er under planlegging, og der den vesentligste delen av kostnadene er forutsatt finansiert med bompenger.

## Vinterdekk og T-skjorte

Av Frithjof Indseth

For en tid tilbake var det oppslag i avisene om et par trailere som hadde kjørt utfor vegen på Hardangervidda. «Plukket laks og hummer på Vidda» var overskriften i den ene. I en annen avis med reportasje om samme ulykke, ble det også nevnt at den stakkars uheldige sjåføren i sine tynne sommerklær sto forfrossen på vegkanten.

Mandag morgen, 2. desember, mellom Kristiansand og Larvik, plukket en dame fra Drammen opp en forfrossen trailersjåfør som hadde fått stopp på sitt kjøretøy. Han var ikledd samme

standard (?) «uniform»-dongeri-bukser, ditto jakke og ei T-skjorte.

Tilsvarende har jeg også observert tidligere.

Jeg undrer – bør det ikke nærmest være en plikt for disse å ha vintertøy tilgjengelig på sin arbeidsplass? (I bilen.) Jeg er ikke for påbud og detaljregler i for stor grad overfor enkeltindividet, men kanskje det her ville være på sin plass med påbud om vintertøy/varmedress for trailersjåførere? Begrunnelse hvorfor skulle være unødvendig når vi vet litt om deres arbeidsdag/-veg.

Vi bor i et vinterland og plikter å innrette oss deretter. Er dette verdt noen tanker fra personer i/rundt mil-

jøet veg- og trafikketat? Jeg bare spør?

— — —

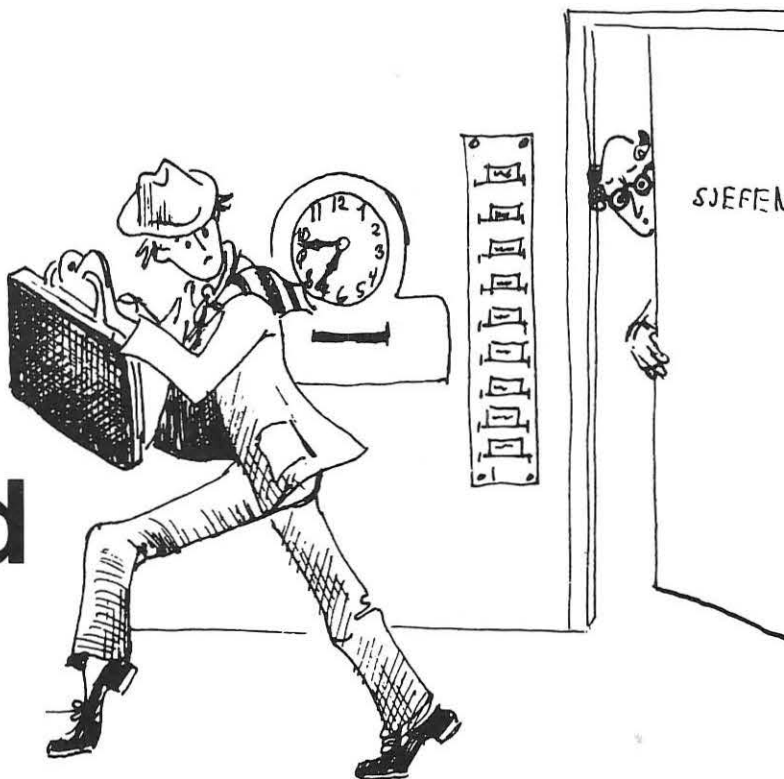
Vi har forelagt denne saken for biltilsynsavdelingen, og biltilsynssjef Bustgaard har følgende kommentar:

— Vi har diskutert denne aktuelle saken på vår avdeling og funnet at vi ikke kan gi noe påbud om at yrkessjåfører skal ha med seg vintertøy. Det står ingenting verken i lover eller regler som tilsier det.

Det burde imidlertid være i sjåførenes egen interesse å ha med seg klær, slik at de ikke fryser dersom uhellet skulle være ute. Derfor kan vi bare anbefale at de har med seg tøy som er tilpasset den aktuelle årstiden.



# Om arbeidstid



Flere bedrifter har nå flexitid. Vårt forhold til den lille maskinen ute i gangen kan gi grunn til mange betraktninger. På mange måter gjenspeiler vårt forhold til arbeidstid endel av vår personlighet.

## 1. De som kommer og går tidlig

Hvem som åpner «*Min bedrift*» om morgenen vet jeg ikke. Fra syv og utover kommer det en del opplagte A-mennesker. De har et klart ønske om å gå på jobb tidlig for å kunne gå hjem tidlig.

De er aktive og strukturerte. Har alltid med matpakke hjemmefra. De har overskudd etter jobb til andre aktiviteter. Deltar ofte i sangkor, styret i borettslaget osv. De går oftest med slips.

## 2. De som kommer tidlig og går sent

Dette er en utdøende rase, men en del seiglivede individer lever fremdeles. De treffes oftest ute på verft, verksted eller på prosjekt. De kalles for arbeidsnarkomane, ensrettede osv., men trives.

En del av dem har problemer med å strukturere dagen sin, men henter seg inn med å jobbe overtid. De har alltid matpakke hjemmefra. De elsker å bli oppringt lørdag kveld, vedrørende jobb, slik at de kan føle seg viktige. De flexer pertentlig ut og inn hver dag, og føler en stille glede med å se all den tid (20–30 timer) de har til gode.

De avspaserer nesten aldri. Og om de gjør det, så har de dårlig samvittighet. De går med slips også hjemme.

## 3. De som kommer sent og går sent

Dette er en rase med kronisk dårlig samvittighet. De vet det er forkastelig å stå opp sent. Inne i seg hører de foreldrenes stemme: «Du må stå opp, kan ikke ligge og dra deg.» På jobb fungerer de fra ni og utover. Etter fire skal de gjøre det de ikke fikk gjort om dagen. «Da er jo alle telefonene borte.» De sitter fra fire og utover og drikker kaffe. Saldoen i maskinen svinger mellom  $\pm 3$  til 4 timer.

Kommer saldoen under  $\div 4,5$ , tar de seg sammen noen dager for å få god samvittighet igjen.

De går som oftest med slips, men stiller ofte uten, av redsel for å ikke være moderne nok.

## 4. De som kommer sent og går tidlig

De har ofte «glemte» stempingskortet, eller «glemmer» å stemple. De lurar seg forbi maskinen, og håper at sjefen tror de flexer. De har ikke strukturert dag, og har for mye å gjøre utenom jobb. For å rekke dette må de dra tidlig. De vet de «snylter» og har kronisk litt dårlig samvittighet.

For å rettferdiggjøre sin situasjon, prater de ofte problem, skatt og dårlig økonomi. De har sjelden matpakke og sjelden slips.

— — —

Men hva med de normale, de som kommer åtte hver dag og går fire? Det finnes ingen normale. Av de sene blir de oppfattet som tidlige, og av de tidligere blir de oppfattet som sene. Vi setter alle en merkelapp på andre, men ikke på oss selv.

# Hilsen til ettertanke?

Vegkontoret får daglig inn en mengde brev, både hyggelig og mindre hyggelige, og emnene varierer i stor grad. Brobyggeren pleier vanligvis ikke å benytte denne type korrespondanse å fylle bladet med, men denne gang synes vi at det kan gjøres et unntak.

Her forleden kom vi nemlig over følgende brev som var kommet til kontoret:

## Staten vegvesen, Vegsjefen i Buskerud fylke, Drammen.

Vi ble litt skremt da vi før jul mottok Deres strenge skrivelse av 19/12 1985, ettersom hverken min hustru eller jeg kunne huske å ha sett noe til det forhåndsvarsel De henviste til. Belært av tidligere erfaringer ringte jeg imidlertid straks til en venn i Palma, Mallorca (hvor vi i vår pensjonisttilværelse gjerne tilbringer en del av året), og han bega seg til det derværende postkontor, hvor Poste restante er vår faste adresse, uansett hvor vi ellers bor under våre opphold på øya. Hans henvendelse førte til at vi dag mottok både Deres forhåndsvarsel og andre sendinger av større format, som altså har ligget der til tross for den vanlige beskjed om ettersending til vår hjemlige adresse som vi etterlater oss hver gang vi setter kursen nordover igjen.

Rutinen på Palmas hovedpostkontor er at brev som er for omfangsrike til de små alfabetiske rom på veggen blir lagt i noen større rom og kasser nederst ved og på gulvet; og siden disse rom og kasser ofte er temmelig fulle og ganske besværlige å gå igjennom, kan ting bli liggende der forbausende lenge. Vi har en gang opplevd å få utlevert et stort brev som hadde ligget der i mer enn to år! Vanligvis spiller slikt liten rolle, etter som de store konvolutter som regel

bare inneholder årsberetninger og lignende; men i dette tilfelle var det altså av litt større viktighet.

Siden det nå åpenbart haster med å få papirene frem til Dem, har vi ikke fått tid til noe grundig studium av tekstene, men vi skjønner jo hva saken gjelder, og da det neppe vil ha noen hensikt å protestere mot avståelsen, og siden det dessuten dreier seg om et relativt beskjedent antall kvadratmetre, har min hustru satt sitt navn på de steder hvor det formodes å skulle anbringes.

Heller ikke mot den stipulerte pris for de syv kvadratmetre er det vel noen hensikt i å gjøre opphevelser, ettersom STATEN jo er hva den er og bruker sin makt som den lyster. Men det må være tillatt å bemerke, at det er en underlig moral som igjen røper seg i en prisfastsettelse som denne. STATEN – hvilket vil si dens byråkrater – finner det passende i 1985 å fastsette erstatningen for en privat eiendom som den ved tvang tilegner seg, til mindre enn halvparten av hva samme eiendom ble betalt med for tyve-tredve år siden! Eller – for å stille STATENS og byråkratiets moral i ytterligere relieff: når STATEN ved sitt maktapparat tiltvinger seg jord fra en privat eier, betaler den mindre pr. kvadratmeter enn den ved sitt ågermonopol forlanger for 2 kubikkcentimeter skikkelig konjakk!



Ikke spesielt ryddig her.

## Ryddig arbeidsplass - trivelig arbeidsplass

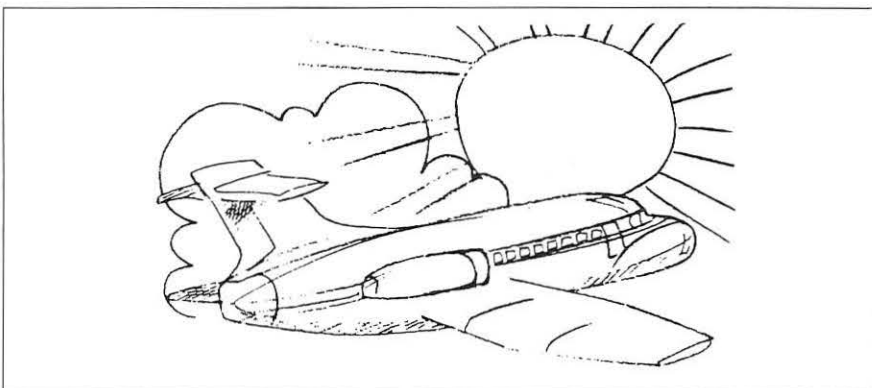
Vi er stadig blitt flinkere til å holde det ryddig og i orden på vår arbeidsplass. Dette gjelder også på de stasjonene vi har rundt om i fylket.

Men overing. Berge på maskinavdelingen hevder at vi nok kan bli enda flinkere til å holde det i orden.

– Det er ingen grunn til å henge ut noe bestemt sted, sier han, – men en liten kikk rundt i våre nærmeste omgivelser viser om det er behov for å foreta en liten opprydding.

Berge henstiller derfor om at vi nå i vår sørger for at det ser pent og ryddig ut på våre arbeidsplasser. Dette gjelder like mye ute som inne.

Så fram med feiekost og søppelbrett folkens, og sett i gang.





# OPPLÆRINGS- PROGRAM 1986:



## Inndeling av opplæringsområder:

1. Ledelse og forvaltning
2. Planlegging
3. Trafikkavvikling
4. Trafikksikkerhet
5. Miljøhensyn
6. Driftsteknikk

AV SYNØVE DAHL

Opplæringstiltak:	Målgruppe:	Antall deltakere	Varighet dager	Kontaktperson	Opplæringsform
<b>1. Ledelse og forvaltning:</b>					
Regnskapskonferanse .....	Regnskapspersonell	5	3	Tore Wang	Regionalt
Personalkonferanse .....	Personal	6	2—3	J. Brekken	Regionalt
Konferanse for Grunnseksjonen .....	Personell v/Grunn	9	2	Gunnar Sauve	Regionalt
Saksbehandlerkurs .....	Alle	5—6	4 intern.saml. a 2 og 3 d.	Adm./ØK S. Dahl	Regionalt
Bruk av lovdata .....	Jur. saksbeh.	2	—	Tore Strand	Eksternt
Saksbehandlere .....	Personal	2	5	J. Brekken	Eks. (FAD)
Innstilling/Tilsetting					
Statens forhandlingsteknikk .....	Adm./Øk. personell	1	4	J. Brekken	Eks. (FAD)
Oppfølging av mellomledere .....	Alle	—	1	J. Brekken	Lok./Reg.
Økonomistyring .....	Ny økonom	1	—	Håkonsen	Eks./Lok.
Tekstbeh. NOTIS WP NOTIS CALC					
Utvelgelses- og intervjuarbeid .....	Personal	2	—	J. Brekken	Eks. (FAD)
Kursledelse .....	Personal	1	5	J. Brekken	Eks. (FAD)
Norsk kurs .....	Alle	—	—	Brekken/S. Dahl	Eks./Lok.
Organisjonsutvikling .....	Personal	1	2—3	H. Thorrud	E./R./L.
EDB-Arkiv .....	Arkivpersonell	3	2—3	Håkonsen	E./R./L.
EDB — Generelt .....	Alle	—	—	Tore Braaten	Lokalt
Grunnoppl./Oppfriskn./ EDB i anleggsdriften					Arb.plass- opplæring
Regionkonferanse — Organisering .....	Personell v/Vedlikehold	—	2	Bright Hope	Regionalt
Opplæringstiltak — Oppsynet .....	Personell v/vedlikehold	—	2	Bright Hope	Regionalt
Prosjektstyring (adm.) .....	Tekn. person. v/Plan, ev. også Anlegg	—	1	Kraugerud	Lokalt
Prosjektklargjøring .....	Tekn. personell v/Plan	—	1/2	Kraugerud	Lokalt
Kvalitet — Økonomi .....	Tekn. personell v/Anl.	8	1 (Temadag)	Ruistuen	Arb.plass- opplæring
Rør, avløp, erosjon .....	Tekn. personell + opps. v/Anlegg	8 tekn. 10 oppsyn	1 (Temadag)	LAB. Indseth	Lokalt Arb.pl. oppl.
Erfaringer — driftsår 1985 .....	Opps. - form. - øv. arb.t. i driften	18 opps., for- menn, andre (Temadag)	1	Ruistuen	Lokalt
Norsk Data, drift II .....	Merk. pers. v/Biltils.	4	5	Bustgaard	Eksternt
EDB — Generell innføring .....	Tekn. og merk. pers. v/Bilt.s.	10 tekn. 10 merk.	3	Bustgaard	Lokalt
Norsk Data, NOTIS II-M .....	Merk. pers. v/Biltils.	2	3	Bustgaard	Eksternt
Norsk Data, NOTIS RG .....	Merk. pers. v/Biltils.	2	2	Bustgaard	Eksternt



Opplæringstiltak:	Målgruppe:	Antall deltakere	Varighet dager	Kontaktperson	Opplæringsform
EDB i Biltilsynet .....	Merk. pers. v/Biltils.	8	3—4	Bustgaard	Lokalt
Administrative rutiner					
Kurs for tegnere .....	Tegnere/Plan	10	2	Kraugerud	Regionalt
<b>2. Planlegging.</b>					
Landmåling/kartdager .....	Merk. pers. v/Grunn	1	2	Siri Jaren	Eksternt
EDB-landmåling .....	Tekn. pers. v/Grunn	2	2	Siri Jaren	Eksternt
Anskaffelsesplanlegging .....	Tekn. pers. + opps. v/Maskin	—	2	Eivind Berge	E./Reg.
Driftsoppfølging .....	Tekn. pers. v/Maskin	—	2	Odd Grette	Reg.
Lagerstyring .....	Merk.-Tekn. pers. + opps. og form. v/Maskinavd.	—	2	Sigurd Moen	E./Reg.
Glattkjøringskurs .....	Tekn. pers. Maskinavd.	—	1	E. Berge	Reg./Lokalt
Yrkesbeviskurs .....	Tekn. pers. Maskinavd.	30	8 timer	Torgersen	
VHF-Radiokurs .....	Tekn. pers. v/Maskinavd.	—	2	Odd Grette	E./Lokalt
Kurs i bruk av Mikromaskiner PC .....	Merk. og tekn. pers. v/Maskin	—	—	Lise Bakkane Odd Grette	E./Reg.
Materialundersøkelser (Vegbygg) .....	LAB	4	—	Fr. Indseth	Arb.plass.- opplæring
Dim. - ny veg/forsterkning .....	LAB	7	—	Fr. Indseth	
Prosjektklargjøring - driftsplanlegging ..	Tekn. pers. v/Anleggsavd.	8	—	Tore Braaten	Lokalt
Bruk av foto — brosjyreprodukter — repro	Tekn. pers. + tegnere v/Planavd.	10—15	1	Kraugerud	Lokalt
Nye vegnormaler/planlegging .....	Tekn. pers. + tegnere v/Planavd.	10—15	3	Kraugerud	Lokalt
EDB-mikro: NADE .....	Tekn. pers. + tegnere v/Planavd.	10—15	3	Kraugerud	Lokalt
Grafikk					
Landmåling: Instrumentbruk, plan- legging av forskjellige oppg.typer	Tekn. pers. + tegnere v/Planavd.	10—15	1½	Kraugerud	Lokalt
<b>4. Trafikksikkerhet</b>					
Sensorkurs (STLS) .....	Tekn. (merk.) pers. v/Biltilsynet	15 tekn. 2 merk.	15	Stenvik	Lokalt
Teknisk kurs del II (I) .....	Tekn. pers. v/Biltils.	20	5	Per Rotherud	Regionalt
Sensorkurs kl. A. prakt. ....	Tekn. pers. v/Biltilsynet	12	3	S. Stenvik	Lokalt
Egenkjøring tunge kjøretøy .....	Tekn.pers. v/Biltilsynet	20 tekn. 2 merk.	10	S. Stenvik	Lokalt
Div. samarbeidskurs — Kjøreskolene ...	Tekn. pers. v/Biltilsynet	20	2	S. Stenvik	Lokalt
ADR — Transport av farlig gods .....	Tekn. pers. v/Biltils.	20	1	P. Rotherud	Lok./Reg.
<b>6. Driftsteknikk.</b>					
Maskinføreropplæring .....	Oppsyn v/Maskinavd.	—	—	Eivind Berge	Arb.plass- opplæring
Mekanikerkurs .....	Oppsyn v/Maskinavd.	—	—	Eivind Berge	Lokalt
Driftsbygninger .....	Tekn. pers. v/Maskinavd.	—	—	Odd Grette	Lokalt
LAB-arbeid — Asfalt .....	Øv. arbeidstakere i dr.	1	2x14	Fr. Indseth	Hospitering
LAB-arbeid — Geoteknisk .....	Oppsyn/øv. erb.t. i dr.	2	14	Fr. Indseth	Arb.pl.oppl./ Hospitering
Tekn. kvalitetskontroll, asfalt .....	Oppsyn/øv. arb.t. i dr.	4	5	Johan Muren	A./R./E.
Tekn. kvalitetskontroll, vegbygg .....	Tekn. pers./opps./øv, arb.t. i dr.	4	5	Fr. Indseth	A./R./E.
Tekn. kvalitetskontroll, betong .....	Tekn. pers./øv. arb.t. i driften	2	5	J. Muren	A./R./E.
Tekn. kvalitetskontroll, over/under-byg- ning .....	Tekn. pers./opps./øv. arb.t. i dr.	5	5	J. Muren	A./R./E.
Vegstikking .....	Formenn/øv. arb.t. i dr. Anleggsavd.	—	5	H. Ruistuen	Lokalt
Betong og forskalingsarbeid .....	Oppsyn/Formenn/øv. arb.t. i dr. Anlegg/Bru	—	—	Arve Aaby	Arb.plass- opplæring
Vedlikeholdskonferanse .....	Tekn./Merk. opps. v/Vedlikeh.avd.	26 opps. 11 tekn. 7 merk.	2	Bright Hope	Lokalt
Regionskonferanse — faste dekker ....	Tekn. pers. Opps. Vedl.h.	3 opps. 2 tekn.	2	B. Struksnes	Regionalt

Massekorsbånd

Returadresse:

Statens vegvesen Buskerud  
Vegkontoret

Postb. 2265, Strømsø,  
3001 Drammen

PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆

*Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:*

Snefrid Drabløs, kontorass, Biltilsynet Drammen  
Magnus Nilsen, avd.ing., Biltilsynet Drammen  
Trygve Hagen, mekaniker, Geilo vegstasjon

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

Inger Amundsen, Biltilsynet, Kongsberg

*Følgende medarbeidere har sluttet hos oss:*

Tove Olaussen, vegkontoret  
Lise Gulbrandsen, Biltilsynet Drammen

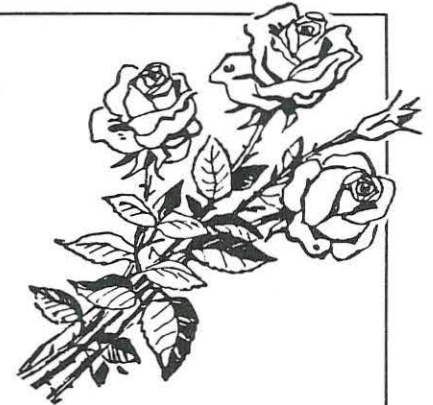
Takk for oppmerksomheten!

Takk for oppmerksomheten ved min 60-årsdag.

Bjørn Tangestuen



God  
Påske!



*Vi gratulerer  
følgende  
med dagen*

**50 år:**

Hans Jacob Gisholt	7/2
Gerhard Hjelbak	21/2
Peder Gårder	9/4

**60 år:**

Trygve Tangestuen	24/1
John J. Sanden	3/2
Einar E. Hansen	1/4
Magne Bremnes	9/5
Eivind K. Evenstad	15/5
Ivar B. Sprakehaug	22/5
Kåre Espeseth	16/6
Gudbrand Hagen	20/6
Torleiv Nygjerden	26/6
Johan Kjemperud	29/6