



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 1 - Juni 1987 - 17. årgang





INNHold:

SIDE

- 2 Red. har ordet
- 3 Aksjon mot reklameskiit
- 3 Froskelår og bilkontroll
- 4 Driftskonferansen
- 8 Bedriftshelsetjenesten
- 9 Ny veg ved Skaret
- 10 Studietur
- 11 Mer småplukk
- 12 Grunnerverv
- 14 Opplæringsplan
- 17 På grøftekanten
- 18 Møter i vegarbeidsdriften
- 19 Tryggere arbeidsplasser
- 20 Hilsen fra syden
- 21 Snøbryting i 120
- 22 Juristens spalte
- 23 Pensjonister
- 24 Personalial

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt.2
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

Fra den nye E-68 ved Skaret
Foto: Willy Bakken

Redaktøren har ordet ...

Pigger - over og ut!

«Do you have pigs in your decks?» var det en kjent TV-reporter som en gang spurte en utenlandsk kvinnelig artist. At hun ikke riktig oppfattet spørsmålet, kan vi godt skjønne. Dette bringer oss dermed inn på diskusjonen, for eller imot bruk av piggdekk i vårt land.

Hvert år, etter at snøen er forsvunnet, reises spørsmålet fra mange hold om det ikke snart er på tide å kutte ut piggdekkene. Også innen vårt kjære direktorat er det nå røster som hevder at piggdekk skader mer enn det gagnar.

Og dette utsagnet er jeg hjertens enig i. Når vi ser hvilken slitasje bruken av piggdekk fører til og hvilke kostnader som er forbundet med dette, kan med rette spørsmålet reises.

Forurensningsproblematikken er etter hvert også blitt trukket inn i diskusjonen, og det er lett å forstå. På en solfylt tørr vårdag ligger asfaltstøvet som en sky over vegen og dens omgivelser.

Men det er ikke bare asfalten som slites, oppmerking holder heller ikke lenge etter at piggdekkene kommer på. Også dette representerer ikke så få kroner i året.

Tilhengerne av piggdekk hevder at sikkerheten blir så mye større med litt stål i dekkene. At det under gitte kjøreforhold kan være en fordel med pigger, kan jeg være enig i. Men hvor mange dager i løpet av en vinter har vi virkelig nytte av piggene? Svært få tør jeg hevde.

Derfor står ikke nytten i forhold til de kostnadene piggdekk-slitassen representerer.

Selvsagt er det ikke riktig å sette menneskelig opp mot økonomiske betraktninger, men jeg er overbevist om at hvis vi avsatte en brøkdel av det som blir brukt til vedlikehold til en skikkelig opplagt informasjonskampanje, så ville ikke ulykkestallene øke på grunn av piggfrie dekk. Kanskje ville vi oppleve at vi fikk en nedgang? Det skjer nemlig også en del ulykker på grunn av at vi bruker piggdekk i dette landet.

Skotselv bru pusses opp

I disse dager starter rehabiliteringen av Skotselv bru. Brua, som ble bygd i 1982, er etter hvert blitt preget av tidens tann, og det er derfor nå på tide med en oppussing. Brua vil få nytt betongdekke, og dette innebærer at det tillatte akseltrykk kan økes fra 6 til 10 tonn. Portalene vil også bli skiftet ut for å kunne gi 4,5 meter høyde.

Dette vil ikke umiddelbart bety noen forbedring for de høye kjøretøyene, idet jernbaneundergangen fortsatt vil begrense høyden.

I tillegg kommer hele brua til å bli sandblåst og malt. Fotfolket vil også få det bedre, idet det vil bli hengt på en egen gangbane på siden av brua. Denne gangbanen vil inngå i et framtidig gangvegsystem i området.

I den tida arbeidet pågår vil brua måtte holdes stengt for biltrafikk. Fotgjengere vil kunne passere.

Nye hyttepriser

Nye leiepriser fra 15. februar 1987 for vegvesenets feriebrakker.

Klasse C:

Kr. 47,- for ett døgn.
Kr. 24,- for hvert døgn utover ett.

Klasse D:

Kr. 31,- for ett døgn.
Kr. 16,- for hvert døgn utover ett.

Klasse C = Haugastøl II.

Klasse D = de øvrige brakkene.

Prisene vil heretter bli regulert pr. 1. januar hvert år basert på den prisstigning som er lagt inn for driftsutgifter i vegvesenets administrasjonsbudsjett.



Vegvesenet til aksjon mot ulovlige reklameskilt

Vi registrerer nå at problemet med ulovlig oppsatte reklameskilt langs vegene i Buskerud stadig blir større. I første rekke er dette et trafiksikkerhetsproblem, idet slik reklame kan ta bilførerens oppmerksomhet vekk fra vegen. Vegvesenet vil derfor i sommer starte en kampanje for å få fjernet denne type ulovlig informasjon.

Av Willy Bakken

I første omgang vil innsatsen bli rettet mot de viktigste vegrutene i fylket, slik som Europavegene, rv. 7-8 og 35, og det er reklame utenfor tettbygd strom som vil bli satt under lupen. Alle skilt som er plassert innenfor en grense på 30 meter, målt fra midten av vegen, vil bli registrert. Skilt som står lenger unna, vil også bli notert, og disse vil bli rapportert til fylkesmannens miljøvern-avdeling. Innen 1. juni skal samtlige ulovlige skilt langs vegene være registrert og forlangt fjernet. Også reklame innenfor tettbygd strom vil bli tatt bort,

dersom den er satt opp innenfor vegens eiendomsområde.

Både Vegloven, Bygningsloven og Naturvernloven regulerer reklameskiltningen langs vegen.

I forbindelse med denne aksjonen er det blitt laget en folder som orienterer om hvilke bestemmelser som gjelder om reklame langs vegen. Denne vil bli delt ut til de næringsdrivende.

Det øvrige riks- og fylkesvegnettet skal være ryddet innen 1. september.

Når det gjelder sesongmessig salgsvirksomhet langs vegene, slik som f.eks. salg av jordbær, er det gitt anledning til å forvarse dette med skilt

inntil 0,5 kvadratmeter. Det er imidlertid en forutsetning at disse plasseres på en slik måte at de ikke representerer noen fare for trafikken.

Det er vegmestrene og oppsynsmennene som skal foreta registreringen av reklameskiltene langs vegene i Buskerud.

Som nevnt innledningsvis er det av hensyn til trafiksikkerheten at vegvesenet nå vil aksjonere. Ulovlig oppsatt reklame kan hindre sikt i svinger, kryss og avkjørsler. Små barn kan lett bli borte bak denne typen skilt, og det kan derfor fort skje en ulykke. Også for synshemmede er reklameskilt på fortau og langs gater et problem.

Froskelår og bilkontroll

Av Willy Bakken

I midten av februar måned reiste stasjonssjefene, seksjonslederne ved B.t. stasjonene i fylket samt B.t. avdelingen ved vegkontoret og representanter fra maskinavdelingen, på studietur til Sverige. Hensikten med reisen var å kikke nærmere på Svenska Bilprovningen og Volvos Havarikommisjon ved personbilfabrikken i Goteborg.

Etter en behagelig tur i en av Th. Liens turistbusser, ankom selskapet Goteborg en søndag kveld.

Fra denne er intet spesielt å berette av faglig interesse. Neste dag var avsatt til befaring ved Svensk Bilprovning. Her ble vi ønsket velkommen av en utvandret nordmann, og det ble derfor ikke noen språkproblemer i denne omgang. Han orienterte om hvor-

dan det Svenske biltilsynet er bygd opp og hvordan det arbeider.

Deretter ble anlegget fotgått, og de norske ekspertene på bilkontroll fikk se hvordan systemet fungerte i praksis. Selv om opplegget er svært likt det vi har her hjemme, var det enkelte detaljer av positiv karakter de besøkende merket seg.

Etter noen timer ved stasjonen, gikk turen deretter til en glattkjøringsbane i utkanten av Goteborg. Denne dagen var det Polisen som hadde øvelseskjøring på banen, og glatt underlag i Sverige skiller seg lite fra det vi har her i landet. Opplegget var således det samme som vi bruker på våre glattkjøringsbaner.

For øvrig fikk vi opplyst at denne banen i sin tid hadde vært en av Volvos testbaner.

Dagen etter var avsatt for besøk ved Havarikommisjonen hos Volvo. Her ble det vist både lysbilder og video og det ble gitt en grundig orientering om hvordan Volvo driver sitt forsknings- og utviklingsarbeid, som spesielt er rettet mot større sikkerhet i bilene.

Etter et besøk ved krasjlaboratoriet, gikk turen videre til personbilfabrikken, der gruppen fikk se stålplater komme inn i den ene enden av fabrikken og splitter nye Volvoer ut i den andre.

Besøket hos Volvo ble avsluttet med en lunsj i fabrikkens representasjonskantine. Dett ble en sterk opplevelse for de norske gjestene, idet dagens meny besto av froskelår og ris.

Hva vi spiste, fikk vi greie på etterpå!

På hjemturen smakte pølse og lompe ekstra godt denne dagen.



DRIFTIG KONFERANSE

Den årlige driftskonferansen ble i år holdt på Storefjell i slutten av januar. Det var vedlikeholdsavdelingen, maskin og lab som samlet sine tropper til diskusjon og skolering. Driftssjef Gerhard Hjelbak åpnet konferansen med et tilbakeblikk på året 1986.

Omsetningen hadde vært på nærmere 1 mill. kroner pr. dag, og året må karakteriseres som et jevnt godt arbeidsår, sa driftssjefen.

Av spesielle ting som hadde skjedd dette året trakk han fram at rv. 7 over

Hardangervidda hadde blitt holdt åpen, andre året på rad, og at ny bru for framtidige E-76 på Nedre Eiker ble åpnet. Av større vedlikeholdsarbeider kom han inn på de omfattende asfaltarbeidene på E-18 gjennom fylket. På minussiden dette året har vi de økende trafikkulykkene og at arbeidet med ny veg- og biltilsynsstasjon på Lierstranda har stoppet opp, sa Hjelbak.

Etter at driftssjefen hadde ønsket velkommen, var neste post på programmet «Samarbeid og ledelse» ved

Svein L. Alfheim, daglig leder av konsulentfirmaet Ing. Kjell Bruer A/S. Vi fikk her et interessant og engasjerende innlegg, der forskjellige måter å takle ulike problemer på, ble belyst.

VEDLIKEHOLDET

Siste halvår har tre arbeidsgrupper tatt for seg funksjonene grus/oljegrusproduksjon, avkjørsler og skilt/oppmerking.

Jørn Gjennestad som har vært med i den førstnevnte gruppen, la fram ulike måter å løse denne saken på. Disse tre var

- Grusproduksjonen i egen regi opphører – oljegrusen opprettholdes.
- Tre knuseverk erstattes med ett mobilt knuseverk – oljegrusen opprettholdes.
- To knuseverk byttes med ett mobilt. Tre-trinns verket stasjoneres fast. Oljegrusen fortsetter.
- To knuseverk byttes med ett mobilt. Tre-trinns verket fortsetter sin mobile drift, fortrinnsvis der det innmeldte behovet er størst. Oljegrusen fortsetter.

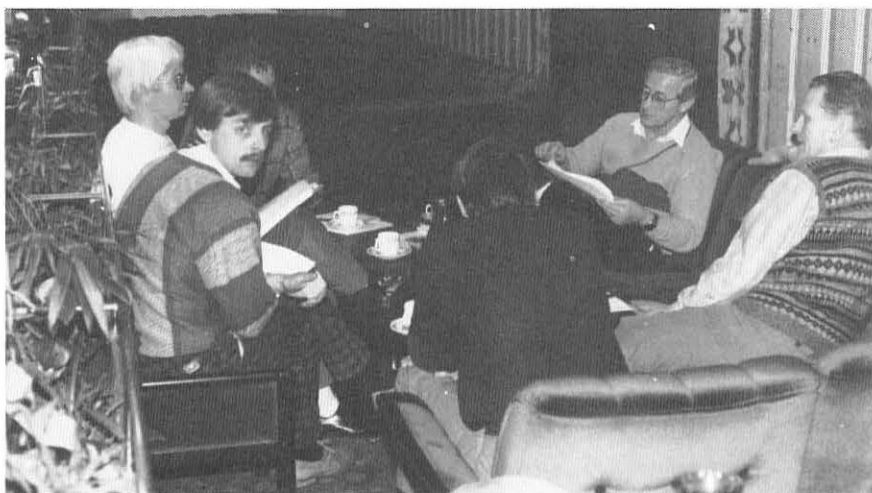
I tillegg til disse mulige løsningene ble det pekt på at styring og ledelse må styrkes, og at eksisterende ressurser utnyttes bedre. Videre ble delegering av ansvar nevnt og at formenn på knuseverkene trekkes mer med i planlegging og oppfølging. Gruppen som har arbeidet med denne saken ville ikke komme med noen anbefaling om hva som ville være den beste løsningen.

Arbeidsgruppa som hadde tatt for seg avkjørsler, hadde kommet fram til ulike modeller, og disse ble presentert av Wilhelm Foslien.

- A Beholde nåværende ordning.
- B Delegering til kommunene.
- C Lavere klasser til vegmestrene.
- D Lavere klasser og kurante saker til vegmestrene.
- E Alle søknader til vegmestrene.
- F Distriktslederne overtar saksbehandling.

Johansen la fram innstilling fra arbeidsgruppa angående skilt- og oppmerking.

Også med på konferansen: Willy Bakken



Gruppeoppgaver var en del av opplegget på konferansen.



Gruppen i dyp konsentrasjon. Dette var ikke enkelt!

1. Mandat.

Gruppen har hatt som mandat å vurdere to alternativer og organisere en fremtidig skilt- og merkefunksjon på. Det ene alternativet var å beholde dagens ordning, mens alternativ 2 gikk ut på å ha en oppsynsmann med ansvaret for hele fylket og hvor mer av oppgavene ble flyttet ut til vedlikeholdsområdene.

2. Konklusjon.

Gruppen har vurdert fordeler og ulemper ved de to alternativene og har kommet til at en to-delning i oppsynet vil være en riktig organisasjonsform også i fremtiden etter det organisasjonsmønster som det nå er lagt opp til (3-delning). Vi vil foreslå at en del av oppgavene som tilligger skilt- og merkefunksjonen overføres til vegmestrene, men dette er bare små endringer i forhold til dagens ordning.

Gruppen har vurdert det slik at oppmerking krever spesialister på ulike nivåer og at dette best løses innenfor dagens org.mønster. Oppgavene med oppmerking av gangfelt, vegkryss m.v. krever så mye planlegging/forarbeid, lokalkjennskap og utstyr at vi mener at dette best løses med 2 oppsynsmenn.

De store oppgavene ligger i området Drammen/Kongsberg og Ringerike, noe dagens ordning er godt tilpasset til.

FORHOLDET MASKINAVDELING/ VEDLIKEHOLD

Berge innledet til diskusjon med å vise en årsoversikt fra egenmaskindriften og eiendommer m.m. Den hadde et underskudd totalt på ca. kr. 680.000,- (dvs. 0,9 %). Saldoen fra vedlikeholdet var ca. kr. 427.000,- (dvs. 0,6 %). Maskinavdelingen hadde en total omsetning på 73 mill. kroner. Det tas opp allerede mandag om saldoen skal fordeles mellom både anlegg og vedlikehold.

Sammenlikning av private og egne maskiner er umulig pga. vegdirektoratets avregningsmuligheter.

Vedlikeholdsavdelingen er største bruker (ca. 70 %) – anleggsavdelingen ca. 25 % og andre ca. 5 %.

Berge hadde følgende forslag til å bedre driftsutgiftene: Bedre maskinutnyttelse – redusere kostnadene – høyne leieprisene – redusere garasje-kostnadene – opplæring – overholde arbeidstiden – motivasjon – driftsplanlegging – forskning og utvikling.

Maskinavdelingen har 14 høvler – kun 4 ga overskudd i 1986. Det ble



Fra maskinavdelingens møte.

diskutert bl.a. om antall høvler skal reduseres, om utnyttelsen kan økes (eks. skift/langdag) – om vi har for god høvelpark – skal høvelstål betales av leietaker – bør riveutstyr kjøpes inn og om anleggsavdelingen ikke bare bør oppfordres, men også pålegges å bruke egne høvler. Argumentet fra avd. er ofte at føreren er for dårlig.

Med bedre utnyttelse mente Berge at høvlene ville komme i overskudd. Ramstad foreslo å kutte ut de gamle høvlene, og kjøre skiftordning på de resterende.

Berge nevnte til slutt underskuddet på eiendommene i 1986 som var kr. 760.000,-. For å bøte på dette, foreslo han en utregning på 4–5 basispriser som kunne brukes etter standard. Ikke slik som det er nå, med en pris for alle uansett standard. Eiendommene er en belastning, og han oppfordret alle til slutt og følge bedre opp strømforbruket m.m.

BRUVEDLIKEHOLD

Aaby tok for seg 6 hovedpunkter.

1. Inspeksjon – årlig og 5-årlig.
Den årlige inspeksjonen foretas av vegmestrene. Her minnet han om at bare 2 av 7 vegmestre hadde bekreftet at inspeksjonen var foretatt i 1986.
Behov for opplæring for å foreta inspeksjon. Bruseksjonen har hittil foretatt den 5-årige inspeksjonen.
2. Bruvask.
Varierer mye fra distrikt til distrikt. Spesielt viktig i strøk hvor det saltes.

3. Rekkverkskader – snøbrøyting.
Her ble typiske skader etter besøk av snøploegen nevnt.
4. Korrugerte stålrør (armeorør).
Etter en del år har problemer begynt å vise seg på denne type rør. Stålrørene er ømfintlige overfor massetransport og surt vann.
5. Galvanisering.
Pekte her på at varmegalvanisering og elektrolyttforsinket stål ikke må brukes om hverandre. (Skruer og muttere.)
6. Bruer – forandringer – påheng m.v.
Dersom enkelte vil gjøre arbeider som kan ha betydning for bruas konstruksjon, må dette klareres med bruseksjonen evt. bruavd.

Årsrapporter fra områdene, gruppeoppgaver

Disse årsrapportene er et viktig hjelpemiddel til bruk for den fremtidige planlegging. Ottesen viste grafisk sammenlikning for 1985/86 over pengeforbruket i kr./km på hovedprosessene på enkelte riksveger.

Gruppeoppgavene i forbindelse med årsrapportene fra områdene ble gjennomgått og kommentert.

Konklusjonen må bli: Riktig prosessføring og oppfølging er VIKTIG.

MASKINAVDELINGENS MØTE

Grafiske regnskapstall.

Aalefjær fortalte om arbeidet som foregår med å vise grafisk regnskapstall, utnyttelse osv. på PC-micromaskin. Telemark og Buskerud er prøvetylker i



Hva mener vedlikeholdssjefen om denne besvarelsen?

dette arbeidet. Resultatet kan presenteres både som kurver og stolpediagram.

Nedskjæring av bevilgning.

Berge orienterte om nedskjæring av bevilgning til maskinanskaffelser med 33 %. Budsjettet var på 17,1 mill. kroner. Vi skulle således ned til 11,3 mill., men vi har allerede bestilt maskiner for 14.530.000.

Maskinbestillingen for 1988.

Ny lastebil til erstatning for 510-03. Kan kjøpet utsettes?

Lastebil på Krøderen blir kuttet ut høsten 1987? Vurderes nærmere sammen med vedlikeholdsavd.

511-05 Lastebil. Kan kjøres ett år til.

512 - Lastebil (små). Ingen fornyelser.

514 - Varebiler. Grappa vurderes senere.

516 - Unimog. Vurderes på nytt. Tvil om vi skal kjøpe 1700. Omorganisering av maskinbruken i OIV er under ny vurdering. Det vil i løpet av våren 1987 bestemmes om 516 fornyes.

520 - Høvlør. Ingen fornyelser.

522-03 Hjultraktor. Utrangeres og selges.

523-03 Asf./oljeutl. Overhales og brukes sesongen 1987 og 1988.

525 - Merkemaskin. Ingen fornyelser.

527/528 Vals tas opp i bærelagsgrappa.

529 - Skredderberget undersøker om en svensk type.

535-13 Kompressor. Vurderes sammen med 557-05.

536-10 Hjullaster. Utrangeres og erstattes av Komatsu WA 450.

536-55 brukes ett år til.

Kjøp av mobilt knuseverk vurderes fortsatt.

557 Grunnb.rigg. Undersøker om luftbormaskin for rekkverkborring kan erstattes med hydr.maskin. Sjekkes av Løen.

561 Snøfres. Tas opp med vedlikeholdsavd.

Skriftlige referater vedr. innkjøp av maskiner til brukerne av maskinene savnes av Sandberg. Det foreslås av Hjelbak at gjenpart av bestilling av maskinene bør sendes brukerne. Enighet om gjennomføring av dette.

Vedr. reduserte bevilgninger. Sandberg vil gjøre politikerne oppmerksom på vanskelighetene med reduserte bevilgninger til maskinanskaffelser gjennom kanaler i Arbeidsmandsforbundet.

Driftsbygg.

Odd Grette orienterte om driftsbygg 1987 og videre byggeplaner.

Større arbeider som er utført i 1986:

- Ringerike saltlager, garasje.
- Brakkeleir på Solberg.
- Sandlager Kleivi.

Planlagt større bygg for 1987:

- Brakkeleir på Ringerike.
- Saltlager, garasje på Modum.
- Mønetak brakkeleir Solberg.

Systematisk vedlikehold.

Grette vil nå sette i gang å arbeide med et program for bygninger som skal registreres på PC-micro maskin

hvor det skal bli lettere å hente ønskede opplysninger.

Når det gjelder vedlikehold av bygninger er det en del arbeid som skal utføres, bl.a. rep. av tak, skifte ut vinduer. Det er viktig å registrere når vedlikeholdet er utført, og sette opp tiltak for utbedring.

Utgiftene på vedlikehold av bygninger i 1986 var på ca. 1 mill. kroner, hvor en del av utgiftene ble brukt til innredning av legekantorene på Ringerike og Gol vegstasjon.

Kurs for førere av vegvalser og motorsagkurs.

Arne Bråten la fram forslag til 1-dags kurs for førere av vegvalser med mulighet for demonstrasjon og assistanse fra maskinfirma, vegvesenet Lab, vedlikehold og vernetjeneste og forslag til 1-dags-motorsagkurs.

Det ble enighet om at kurs for førere av vegvalser settes i gang til våren. Arne Bråten og Halvard Torgersen planlegger dette.

Motorsagkurs kan settes i gang snart. Arne Bråten konfererer med vegmesterne.

Arne Bråten informerte også om en videofilm om ishøvling som bør vises maskinførerne. Han kjøper inn nødvendig utstyr og arrangerer visning av filmen.

Arbeidsgruppas kursplan «tema for maskinførere»

Arbeidsgrappa består av: S. Moen, O. Skredderberget og A. Bråten.

Det er foreslått fra arbeidsgrappa at det arrangeres ett møte pr. år med maskinførerne. Det er ca. 70 maskinførere, og møtene bør holdes i hvert område med en liten gruppe deltakere.

Sandberg var enig i at det er positivt med mindre sammenkomster slik at alle vil få større mulighet til å uttale seg.

Det var også enighet om at det er viktig at maskinførerne bør få bedre kontakt med ledelsen, og at driftssjefen bør møte. Det ble en diskusjon om hvilke andre fra vegkontoret som skal være til stede på møtene.

Arbeidsgrappa foreslo at foruten driftssjefen, møter Berge, Torgersen, maskininstruktøren, maskinoppsynsmenn, samt hovedtillitsmann. Ellers var det ønskelig at en fra regnskap skulle være til stede for opplysninger/eventuelle forespørsler vedr. maskinnavregning.

Berge mente det var naturlig at Torgersen står ansvarlig for planlegging/gjennomførelsen av møtene.



Dekkavtale.

Vegdirektoratet har opprettet ny dekkavtale med Viking Olrich. Skredderberget har i en tid prøvd dekkene (Summi Tomo), og uttaler at de er meget bra.

Ny avtale med Thoresen Bilgummi blir opprettet for Solberg vegs. og Ringerike vegs. dersom de kan levere de dekk som avtalen omtaler.

Det er innkjøpt for 2,3 mill. kroner i diesel i 1986. Store utgifter for elektrisk kraft og fyringsolje i 1986. O. Grette ser på dette.

Kontroll av egenmaskinrapporter.

Maskinoppsynsmennene sjekker maskinrapportene ute i driften, før de sendes inn til vegkontoret. Berge skriver brev om den nye ordningen som sendes vegmestre/oppsyn.

Økonomistyringsprosjekt «Tema maskin».

Økonomistyringsprosjektet avsluttes i sommerhalvåret 1987. Lagsmøter, distriktmøter skal inn i fastere former – bedre rutinene i møtevirksomheten.

Berge har tatt opp med vedlikeholdsavdelingen at maskinoppsynsmennene bør være med på deres lagsmøter hvert kvartal. Det er avtalt at melding vil bli sendt maskinoppsynsmennene.

Rutiner for ettersyn av småmaskiner.

Fra 1. mars d.å. innføres nye rutiner for ettersyn av småmaskiner. Når maskinene kommer inn på vegstasjonene blir de kontrollert/overhaldet.

Det blir opprettet en merkelapp festet på hver maskin etter hvert som de kommer inn på vegstasjonene hvor reparatørene sjekker maskinen og påfører dato på kortet. Maskinoppsynet har ansvar for gjennomføring av denne rutinen.

EVENTUELT

Innleie av maskiner.

Hjelbak sammenliknet priser – egne maskiner og innleide. Pris på innleide maskiner var i snitt 17 % over laveste tilbud i gruppen. Ved bruk av egne maskiner og med Vegdirektoratets priser ville egenmaskinpriser vært 40 % høyere enn laveste bud. Torgersen og Moen undersøker dette nærmere, og konfererer med anleggsavd.



Kontordamene ved vegstasjonene var også tistede på Storefjell.



Nok en gruppe – ivrig noterende sin besvarelse.

Produktivtetsarbeide – økt utnyttelse av vegvesenets maskinutstyr.

Torgersen viste til brev fra Vegdirektoratet som ber vegkontorene bedre driftsutnyttelsen for konkurransemaskinene. Vegdir. foreslår å sette opp normtall for antall driftstimer på de forskjellige maskingrupper, slik at vi skal ha noe å sammenlikne med. Vegdir. ber om vårt syn på disse normtall.

Nytt brøyte/glattkjøringskurs.

Vegkontoret skal arrangere brøyte/glattkjøringskurs 11. februar d.å. med hjelp av Romerike Buss og Last. Biltilsynsavd., W. Bakken, H. Torgersen og S. Moen skal være til stede.

Økonomistyringsprosjekt.

Det er uttrykt interesse om bedre utnyttelse (utleie) av maskinparken over fylkesgrensene (maskin-ring). Maskinavd./Buskerud tar imot meldinger fra andre fylker og ledige maskiner for registrering av disse. På sikt ønskes registreringen overført på EDB. Berge

har konferert med Oppland, Telemark og Akershus om dette. Planlagt registrering 1. januar 1988.

Årlig kontroll av bilkran.

Kontrollen må kunne utføres i forbindelse med service. I tillegg til Arne Bråten er det ønske om en person på Solberg og Ringerike vegs. for utførelsen av dette. Det blir arbeidet videre med saken.

Arbeid på Hagafors bro. Det var interesse for dette og liknende arbeid.

Vedlikehold og reparasjon av ferjekai er også av interesse for maskinavd.

Ung på hjul.

W. Bakken setter i gang et nytt trafikksikkerhetstiltak. Det er innkjøpt 6 biler – godkjent og i teknisk bra stand. Han stiller spørsmål om maskinavdelingen kan hjelpe til med reparasjon og vedlikehold av bilene om nødvendig. Berge stiller seg positivt til dette, men nevnte problemet med utgiftene dersom det skulle bli større reparasjoner.



Bedriftshelsetjenesten i vegvesenet

Den felles bedriftshelsetjeneste for Televerket i Drammen teleområde og Statens vegvesen i Buskerud fylke har nå vært i drift i ett års tid. Virksomheten har vært preget av at tjenesten har vært i en oppstartingsfase med innkjøring av praktiske rutiner, delvis manglende bemanning og manglende kontorlokaler utenfor Drammensområdet. I løpet av høsten 1986 er imidlertid lokaler for satellittkontorer på Honefoss og Gol blitt ferdig istandsatt. Det er tilsatt fysioterapeut, og sykepleierdekningen er utvidet til 1/1 stilling. Bemanningen ved helsekontoret er nå pr. 01.01.87:

Bedriftssykepleier Birthe Bjørnstad 1/2 stilling. Bedriftssykepleier Marit Sandli 1/2 stilling. Bedriftsfysioterapeut Hans Blaafjell 16 timer/uke. Bedriftslege Rolf B. Winther 1/1 stilling.

Etatene er fordelt mellom sykepleierne, slik at Birthe Bjørnstad vesentlig tar seg av Televerket og Marit Sandli vegvesenet.

Fysioterapeuten og legen fordeler sin arbeidstid forholdsvis likt mellom de to etater. Fellesordningen omfatter for vegvesenet alle ansatte i hele Buskerud fylke, mens den for Televerket er begrenset til ansatte som tidligere var tilsluttet bedriftshelsetjenestene i Drammen og på Ringerike. De televerksansatte i Hallingdal og Kongsberg/Numedal er tilsluttet lokale bedriftshelsetjenesteordninger på sine respektive steder. Til sammen omfatter fellesordningen for tiden ca. 1100 arbeidstakere, fordelt med ca. 500 ansatte i vegvesenet og 600 ansatte i Televerket.

Bedriftshelsetjenestens hovedkontor er plassert i Televerkets administrasjonsbygning i Øvre Strandgt. 2 i Drammen, 2. etg. med inngang fra bakgården. Det er vanligvis bemannet mandag–fredag kl. 0830–1400, tlf. (03) 83 23 80. Generelt gjelder at ansatte som ønsker samtale med helsepersonellet uten å være spesielt innkalt, må ringe på forhånd og gjøre avtale. I forbindelse med at helsepersonellet er ute på forskjellige aktivite-

ter, bl.a. arbeidsplassbesøk og kontordager på Honefoss og Gol, må en regne med at hovedkontoret ofte vil være ubetjent.

Fra 1987 vil altså også satellittkontorene både på Honefoss og Gol komme i ordinær drift. Disse vil bli betjent etter en spesielt oppsatt reiseplan. Det er i avtale mellom etatene avsatt 20 kontordager pr. år på Honefoss og 10 dager pr. år på Gol. Dette vil i praksis ordnes ved at det vanligvis vil bli én kontordag på Honefoss annenhver uke utenom feriemånedene. For Gol vil flere dager bli samlet til et antall reiseperioder fordelt utover året. Satellittkontorene er plassert på vegvesenets stasjoner på Honefoss (Hensmoen) tlf. (067) 31 630 og Gol tlf. (067) 74 466. Kontorpersonalet her vil kunne gi nærmere opplysninger om når kontorene er betjente. Innkalling til vanlige helsekontroller vil bli utført av de samme personer som tidligere har hatt ansvar for dette. Ansatt som ønsker å forelegge spesielle helseproblemer uten å være innkalt på ordinært vis, må i hvert enkelt tilfelle gjøre avtale med helsepersonellet direkte, slik at det ikke blir inngått flere avtaler på samme tidspunkt.

Hva er så bedriftshelsetjenestens arbeidsoppgaver? Det er bestemt at virksomheten skal følge retningslinjene gitt av Arbeidstilsynet i medhold av arbeidsmiljølovens bestemmelser og forskrifter om bedriftshelsetjeneste. Det vil si at bedriftshelsetjenesten er opprettet som et arbeidsmiljøtiltak, og at dens oppgave er å bidra til å sikre de ansatte mot helsefarer i arbeidsmiljøet. Det er inngått en spesiell avtale mellom telesjefen i Drammen teleområde og vegsjefen i Buskerud i forbindelse med opprettelse av ordningen. Denne avtalen med utfyllende retningslinjer for virksomheten, har vært ute til høring i personalorganisasjonene og arbeidsmiljøutvalgene i de to etatene. De er godkjent av Arbeidstilsynet og bedriftsoverlegene for begge etater. Disse avtaler er gjort kjent for de ansatte tidligere, og kopi av retningslinjene kan fås ved henvendelse



til den enkelte etats administrasjon.

Det står i disse retningslinjer at helsetjenesten er et viktig arbeidsmiljøtiltak, og at dens hovedoppgave er å drive forebyggende helsearbeid. Arbeidet skal organiseres slik at det legges vekt på følgende aktiviteter:

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

I retningslinjene er det fastsatt at ikke alle ansatte skal innkalles til full helseundersøkelse hvert år, slik som det ofte har vært vanlig tidligere. Alle skal imidlertid så langt kapasiteten rekker, innkalles en gang årlig til helseveilevende samtale hos sykepleier med kontroll av blodtrykk og enklere blod- og urinprøvetaking. Arbeidstakere over 50 år skal årlig til mer omfattende helsekontroll hos legen. Arbeidstakere mellom 18 og 50 år blir innkalt til slik legekonsultasjon hvert 3. eller 4. år. Ansatte som utfører arbeid med spesiell helsefare vil kunne bli innkalt til kontroll oftere enn det her er anført, enten til full helsekontroll eller spesielle undersøkelser. Eks. hørselskontroll av støvutsatte arbeidstakere.

Fysioterapeuten vil foreta arbeidsplassvurderinger og være rådgiver overfor bedriften i ergonomiske spørsmål. Dessuten vil han kunne undersøke og gi råd til arbeidstakere med belastningslidelser, men han vil verken

ha kapasitet eller utstyr til å utføre ordinær fysikalsk behandling.

Når det gjelder åpne konsultasjoner, er det anført i retningslinjene at dette ikke innebærer at bedriftslegen skal fungere som primærlege for de ansatte. Meningen er å gi mulighet for å oppsøke helsekontoret dersom det er behov for å ta opp helseproblemer med tilknytning til arbeidsmiljøforholdene. Dette, sammen med de øvrige arbeidsoppgaver som er nevnt foran, er bedriftshelsetjenestens egentlige oppgave.

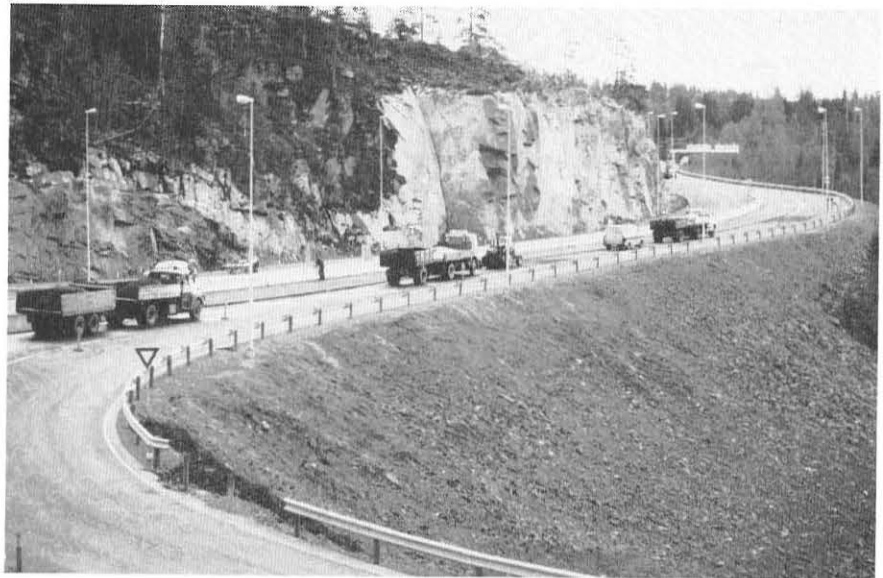
Imidlertid vil det alltid i en arbeidstakergruppe foreligge et større eller mindre ønske om konsultasjoner angående helseproblemer som klart ikke har noen sammenheng med arbeidsforholdene. Bedriftshelsetjenesten vil i den grad det er noe ledig kapasitet kunne ta imot arbeidstakere til slike konsultasjoner, men særlig vil mulighetene til å følge slike tilfeller opp med medisinsk behandling over noe tid være svært begrenset. Generelt gjelder derfor at alle arbeidstakere som har en helsetilstand som krever langvarig/kronisk medisinsk behandlingsoppfølging, må ha egen lege som står for dette. Enklere diagnostikk og behandling av kortvarige og mer akutt oppståtte tilstander vil bedriftshelsetjenesten kunne være hjelpelig med i den grad det er ledig tid. Av praktiske grunner vil en forsøke å sette av noe fast tid ukentlig til denne type konsultasjoner, og den enkelte arbeidstaker som ønsker å benytte seg av dette, må ringe på forhånd og gjøre avtale.

Ved alvorlige tilstander som krever øyeblikkelig medisinsk hjelp kan bedriftshelsetjenesten tilkalles dersom den har mulighet til å rekke frem før den ordinære helsetjeneste.

Slik det fremgår av det foranstående, begynner nå bedriftshelsetjenesten for Televerket og vegvesenet å komme i drift med den bemanning og de satellittkontorer som er planlagt. En håper på forståelse hos de ansatte for at det ennå vil gå en del tid før praktiske rutiner og organisering er skikkelig innkjørt og det hele får en mer endelig form. Med disse ord ønskes arbeidstakerne i de to etater velkommen som brukere av bedriftshelsetjenesten.

Med hilsen
bedriftshelsetjenesten for Televerket
og Statens vegvesen i Buskerud.

Red: For ordens skyld – tegningen er ikke noen karikatur av vår bedriftslege.



Ny veg tatt i bruk ved Skaret!

Tekst: Tore Braaten, Foto: Willy Bakken

Torsdag 2. april kl. 13.25 ble de første trafikanter langs E-68 ledet inn på den nye vegen utenom Skaret i Hole og gjennom Skaret tunnel.

Den første offisielle trafikanten langs den nye vegparsellen var Ivar Ødegård – i tillegg til fornøyelsen av å være den første som fikk kjøre den nye vegen, fikk han en fin gul blomsterbukett med hjem.

Så vel hovedstadspressen som lokalpressen (dvs. Aftenposten og Ringerikes Blad) dekket begivenheten – i tillegg NRK Buskerud/Vestfold og P2 «Midt i trafikken».

Den nye tunnelen forkorter E-68 mellom Sandvika og Hønefoss med 1050 meter.

Skaret tunnel er i alt 445 meter lang. Tunnelen er innvendig totalt 12,5 meter bred – det er tre kjørefelt som hvert er 3,5 meter brede – på hver side er det 1 meter skulder/fortau. Ett kjørefelt betjener trafikk retning Hønefoss – for trafikk oppover mot Sollihøgda er det to kjørefelt.

Den frie høyden i tunnelen er 4,5 meter – fysisk høyde over skulderkant overgår denne standardhøyden med god margin.

Tunnelen er i en lengde av 335 meter sikret mot vannsig med dobbelt isolert aluminiumhvelv – resten av tunnelen er utstøpt med betong.

Tunnelen og tilstøtende veg er utstyrt med et høyverdig belyningsan-

legg. CO-innholdet i luften i tunnelen vil bli overvåket v.h.a. en skriver.

At denne vegparsellen nå settes under trafikk, betyr ikke at den er helt ferdig. En del restarbeider som ikke kan utføres vinterstid er utsatt til forsommeren – det største arbeidet er legging av asfalt slitelag i tunnelen og på tilstøtende veg.

Tunnelen med tilstøtende veg er utført av A/S Veidekke i entrepriser.

En del arbeid er utført av Statens vegvesen i egen regi – fukt- og frostsikring i tunnelen med aluminium plate-tak er utført av Hydro aluminium A/S, Vik verk og elektriske installasjonsarbeider utføres av NEBB A/S, avd. Lier.

De første arbeider ble påbegynt i oktober 1985 – total byggetid 17 måneder.

Total kostnad for prosjektet vil beløpe seg til ca 39 millioner kroner regnet i løpende kroner – prosjektet var opprinnelig kostnadsregnet til 28 millioner kroner, prisnivå 1985 – men flere faktorer har påvirket sluttbeløpet:

- Alminnelig prisstigning i perioden 1985–1987.
- Utfallet av de anbudskonkurranser som er avholdt.
- Mengderegulering i de aktuelle kontrakter.

Omleggingen ved Skaret finansieres fullt ut over riksvegbudsjettet.



Rapport fra studiereise til Kassbohrer Setra Bussfabrikk i Ulm, Vest-Tyskland

Av Steinar Stenvik

I våre bussforskrifter er det bl.a. krav om spesiell kollisjonsbeskyttelse av føreren. Dette krav er nærmere angitt i bestemmelser om kjøretøy, og ordnes vanligvis ved at det bygges inn en forsterkningsramme i fronten og rundt til venstre side. På grunn av den spesielt store frontruten, var det en tid vanskelig å få dette kravet dokumentert på Setra-bussene, det ble derfor gitt noen dispensasjoner for at bussene skulle bli registrert.

Ved fabrikkene ble det så i 1985 gjort styrkeprøver av fronten med frontrute. Det viste seg da at fronten uten noen form for forsterkning mer enn holdt våre forskriftskrav til styrke.

Fabrikkens prøver ble forelagt Vegdirektoratet, som fant disse fullt ut tilfredsstillende.

Innen vårt fylke finner vi to store kjøreskoler med opplæringsklasse CDCE, den ene er landets største og ledende, bl.a. med egen kjøregård. Denne skolen går ofte nye veier, og har nå anskaffet løyve og lagt opp til sammenhengende langkjøring Drammen–Bergen tur-retur. Denne kjøringen kommer inn under reglene for kjøre- og hviletid. Dette må sees på som et positivt tiltak, men dette vil også kreve mer av biltilsynet.

For å gi et bilde av dimensjonene ble det kjørt ca. 1200 prøver CDCE, tunge kjøretøyer, i Drammen, ettersom denne kjøreskolen tar elever fra hele landet.

Vegkontoret er inne i bildet både på den tekniske og opplæringsmessige delen, henholdsvis ved avdelingsingeniør Rotherud og trafikkipedagog Stenvik. Rotherud har i tillegg bakgrunn fra førerprøver, også CDCE.

Vi føler at mye kan gjøres bedre i tilsyn og vurdering av kjøreskolene, men av og til trengs det nye ideer og impulser. En ting som vi tror kan gjøres mye

Bakgrunnen for studiereisen var todelt. På den ene side å kunne besøke Kassbohrer-fabrikk og få innsikt i selve produksjonsrutinene, og på den andre side å kunne på anledning til å vurdere autobahnkjøring og kjørehviletid. Importøren av Setra-bussene, RSA, ligger i Drammen, og er etter hvert blitt den ledende importøren av turistbuss, også såkalte dobbeltdekkere, men kommer nå i tillegg for fullt med langrutebuss og bybuss, bl.a. leddbuss.

De aller fleste av disse bussene blir registrert i Drammen, innen vårt fylke. Det har tidligere vært en del spesielle løsninger, som har krevd dispensasjoner, men dette ser nå ut til å være i orden. Imidlertid kan det se ut til at markedet for dobbeltdekkere og leddbuss er økende, og det ville derfor være av stor interesse å kunne besøke fabrikk og få førstehåndskjennskap til oppbyggingen, rent teknisk.



Her er det relativt god plass for større kjøretøyer konstaterer Thor Kr. Lien.

bedre, er opplæring i landevegskjøring, motorveg, og langkjøring, hvor kjøre- og hviletid kommer inn i bildet for store kjøretøyer. Vi har lenge drøftet hvordan opplæringen kan bli bedre, men vi har manglet mulighet til å kunne gjennomgå dette sammen med fagfolk i bransjen.

Vår studiereise dreide seg derfor om å bli med på henting av buss i Tyskland. Sammen med Harald Viker fra importøren av Kassbohrer Setra, RSA i Drammen, og Thor Kristian Lien fra TH. Liens Turistbuss i Hokksund skulle vi bli med til Ulm og besøke fabrikk. Lien skulle hente ny buss, og var åpen for å gi egenkjøring på hjemveien. Lien har tidligere vært formann i Norges Lastebileierforbund, avd. Buskerud, og vi har tidligere fått synspunkter på føreropplæring på tunge kjøretøyer derfra.

En slik anledning til egenkjøring var etter vårt syn en god mulighet til å samle felles erfaring som kan tilbake-

føres til bedre føreropplæring på det område der det så absolutt trengs best, nemlig på opplæring til klasse CDCE.

På hjemturen skulle vi ha et opplegg med egenkjøring, med tanke på å overføre regler for kjøre- og hviletid til våre hjemlige opplæringsforhold. Hjemturen gikk først på vanlig riksvei, Bundesstrasse, men det aller meste av kjøringen på ca. 800 km i Tyskland gikk på Autobahn. Våre regler for kjøre- og hviletid gjelder ikke buss, hvis det da ikke er en kombinert buss med lasteavdeling. Europa ellers skiller ikke buss og lastebil/vogntog, slik vi gjør.

For å registrere tidsforbruk og hastighet, brukes et eget speedometer med innlagt skive, hvor hastighet, kjøring, hvile og eventuelt verkstedopphold under turen registreres. Disse apparatene justeres og plomberes, og gir en sikker registrering.

Det er tydelig at den tyske grundighet og reaksjonsmidler for overtredel-

se også på hastighet/kjøre/hviletid gir en dempet trafikkatferd. Store kjøretøyer holdt en jevn hastighet, som jevnt over lå på fartsgrensen, 80 km for lastebil/vogntog og de busser som ikke er godkjent for 100-standard, og 100 km for nyere busser.

Vi registrerte også at muligheten for å kunne overholde hviletiden var til stede. Ca. hver 50 km var det kjempestore serviceanlegg, med egne plasser for nyttekjøretøyer, og svært gode forhold for personlig hygiene for yrkessjåfører. Det var stadig vogntog inne på disse plassene, og mange sjåfører brukte disse plassene som sovested også på dagen.

Også vi, som ikke hadde passasjerer, måtte overholde disse reglene, og derfor planlegge både kjøring og hvile. For busser godkjennes ikke hvile i sovekabin mens bussen er i fart, slik at vi hadde en overnatting i Celle, en pittoresk middelalderby mellom Hannover og Hamburg. Krigsfangeleiren Bergen-Belsen lå i nærheten av denne byen, og vi var en tur innom dette mirnesmerket.

Som en oppsummering av egenkjøring og drøfting omkring nødvendigheten for å kunne vilkårene for kjøre- og hviletid, mener vi at dette emnet mer må fokuseres i føreropplæringen på tunge kjøretøyer.

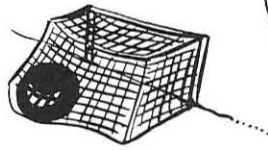
Nye sjåfører har liten kjennskap til reglene, sannsynligvis fordi det i liten grad er med i opplæringen, og også fordi det er lite kontrollert og enda mindre reaksjoner på brudd på disse reglene.

Som en konklusjon på den erfaring vi fikk på studiereisen vår, vil vi overfor biltilsynsstasjonene i fylket foreslå å legge mer vekt på å få kjøreskolene med opplæringstilbud i klasse C, D og CE til å undervise i dette. Biltilsynet bør så i neste omgang vurdere hvorvidt elevene har nødvendig kjennskap til emnet. Dette kan best gjøres ved å bruke fartsskriverskiver under kjøring. Hver elev bør da ha egne skiver, som fylles ut og brukes etter samme vilkår som gjelder for yrkesskjøring.

Som et middel til å vurdere dette pedagogisk vil vi foreslå at biltilsynet besøker kjøreskolene når nye kurs settes i gang og orienterer om dette som et nytt opplegg. Ved førerprøve leveres skivesett for hver elev sammen med opplæringskort.

Vi tror at dette vil være effektiv og praktisk brukbar måte til å gi en realistisk opplæring, målrettet mot dagens yrkeskrav.

Av Olaf Rustand



I forrige nummer av «Brobyggeren» lovet jeg halvt om halvt å komme tilbake hvis jeg fikk ånden over meg. Heldigvis er den på innmarsj etter en særdeles hard vinter, – solen gjør sine underverker, og vi lar det stå til igjen.

I sin tid arbeidet for lengst avdøde overingeniør Harald Theisen ved Buskerud vegkontor. Han var en skvær og real kar på alle måter, selv om han var kjent for å «krydre» sine uttalelser ved enkelte høve. Jeg husker Wollebæk Nielsen og jeg var med Theisen på inspeksjon til Ådal, som var et av Theisens arbeidsområder, og på veien oppover tok vi inn på en kafe for å få litt varmt i livet. Theisen bestilte kaffe og wienerbrød som kostet kr. 0,75 pr. stk. Normalt burde kostendet vært lett hoderegning, men vedk. forsvant inn i siderommet og kom tilbake med blokk og blyant, og til å regne. Jeg så det rykket til i Theisens munnviker, men han klarte å holde tett til vi kom utenfor, hvor det kom pr. omgående: «Det hue der inne hadde f... skjære meg en heller svak innvendig rotasjon.»

Oppe på Hønefoss ble det en gang stasjonert en ny svensk veghøvel, visstnok en prototype. Det viste seg dessverre at denne etter hvert ble temmelig dyr å holde i drift og satte Theisens tålmodighet på skikkelig prøve. En gang jeg var inne hos Theisen fikk han en telefon fra daværende oppsynsmann Thomasrud og beklageligvis var det veghøvelen som atter var kommet i ulage. Da sprakk det totalt for Theisen, som brølte inn i mikrofonen: «Ta og kjøp hele faenskapet i Storelva.» Etter dette satte Theisen seg ned og skrev et harmdirrende brev til Vegdirektøren hvor han avsluttet med følgende kraftsats: «Det er blitt meg fortalt at det av denne type veghøvler finnes 2 stykker i dette land, og etter min mening er dette 2 for meget.»

Det er vel ikke mange på vegkontoret nå som vet at vi en gang i tiden, det var i det gamle fylkeshuset, sparket såkalt «minifotball». Som ball brukte vi et sammenrullet matpapir med strikk omkring og kamparenaen var mellom to dører inne på vegsjefens kontor, dengang Lorentsen.

For ordens skyld vil jeg gjerne understreke at kampene selvsagt foregikk i frokostpausen. Jeg husker engang Tore Wang hadde Jellum som motstander. Tore fikk stjernetreff, og stakkars Jellum var sjanselos. Scoring selvfølgelig. Men ikke nok med det, Tore gjorde en flott double. Under det kraftige sparket løsnet hans høyre traktorsko, som før som et prosjektil tvers over vegsjefens bord og traff en av hans forgjengere midt i planeten så glass, bilde og ramme lå strodd.

Det er blitt klaget atskillig over vegvesenets sendrekthet gjennom tidene, men denne gang skal jeg hilse å si det gikk fort for seg. En snau halvtime senere hang bildet på plass igjen som om ingenting skulle vært hendt. Tore ble forresten toppscorer det året.

Jeg velger å slutte med en historie som stammer fra overingeniør Johnsen ved vegkontoret som jeg har hans tillatelse til å gjengi her.

Det var under hjemreisen fra en busstur som Johnsen, for øvrig i lett opprømt stemning, fortalte følgende: Det var en unggutt som var på frierferd til ei odelsjente i en av de indre bygder i Telemark. Etter endt friing listet han seg ned trappa for å komme seg hjem. På veg ut kom imidlertid bonden selv ut og ba gutten inn på litt å bite i. Frieren, som vel var både genert og flau, og kanskje mer til, av slo stotrende som følger: «Nei takk, – jeg er godt forsynt jeg.»



GRUNNERVERVSFUNKSJONEN VED VEGKONTORET

Av Gunnar E. Sauve,
leder av grunnseksjonen

Vegdirektoratet har satt søkelyset på grunnervervsfunksjonen. Et utvalg med plansjef Bolstad, Hedmark, som formann, avga rapport januar 1986. Ifølge denne blir grunnervervsfunksjonen tillagt følgende oppgaver:

Forvaltning:

- kart og eiendomsregister over veggrunn
- faglig ansvar for grenser og andre eiendomsrettslige rettsforhold mot vegvesenets eiendommer
- ivareta naboansvar:
 - * behandling av delingssøknader og representasjon ved kartforretninger
 - * utredning av eiendomsforhold for veggrunn og rådgivning internt og mot kommuner og private

- salg/overføring av forvaltningsmyndighet for grunnareal som vegvesenet ikke skal forvalte lenger:

- * eiendomsrettslig endring ved om- og nedklassifisering av veggrunn
- * salg av innløste eiendommer, massetak, vegstasjoner m.v. (delvis nytt her).

Grunnerverv:

- samarbeid og rådgivning mot kommuner
- forhandlinger med grunneiere og rettighetshavere om vilkår og forutsetninger for:
 - * kjøpekontrakt
 - * arbeidstillatelse eller
 - * avtale om skjønn
- forhandlinger om erstatning
- forberedelse av ekspropriasjon og representasjon i alle rettsinstanser
- tiltredelse og slutføring av forholdet til berørte parter

- erverv av massetak, tomter vegstasjoner m.v. (nytt her).

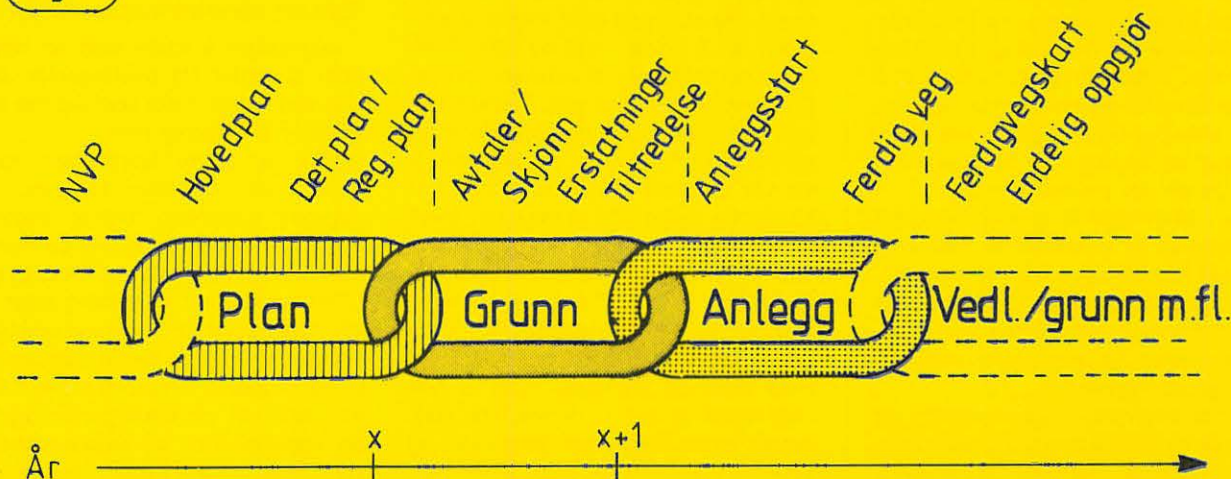
Oppmåling:

- koordinering av kart- og landmålingsoppgaver («Kartleggingsutvalget», delvis nytt her)
- rekvirering av kartforretninger
- ferdigvegskartlegging (merking av grenser og kart over vegens eiendomsområde)
- arealoppgaver
- samarbeid med kommuner – «Delingsloven».

Oppgjør:

- forskudd til eiere, advokater, domstoler m.fl.
- sluttoppgjør, arkivering
- panteforhold m.v.
- tinglysing
- oversikt over uoppgjorte eiendomsaker (skjønn/eiendomsjournal).

Fig. 1



Vegvesenet har for knapt med grunn langs store deler av årt riks- og fylkesvegnett etter dagens krav om maskinelt vedlikehold. Krav om mer grunn framføres ofte hit fra vegmestrene, som kjenner problemet best.

Grunnervervsfunksjonen er avhengig av planer. Uten godkjente planer har vegvesenet ikke hjemmel for å gå til ekspropriasjon og heller ikke fullmakt til grunnerverv ved avtale. Det finnes unntak fra dette, men de er uten praktisk

nytte ved anlegg og utbedring av vegnettet. Grunnervervet tar i blant lang tid. Som leder av grunnervervsfunksjonen ved Statens vegvesen Buskerud siden 1981, har jeg sett en stadig økende motstand fra grunneierene mot frivillige avtaler, særlig i de mest trafikkbelastede områder. Videre virker det som om store deler av vegvesenet lever i den villfarelse at småtiltak (grøfting, driftstiltak, busslommer m.v.) inn på nabogrunn kan gjennomføres enklere enn lovverket tilsier.

Utvalget har påpekt at grunnervervsfunksjonens hovedproblem er at vegkontorene gjennomgående har et dårlig utviklet prosjektstyringssystem på tvers av funksjonene plan, grunnerverv og drift. Problemet forplantes til stor del av vegvesenet. Grunnerverv medfører tvangsinngrep i noe av det mest konfliktfylte forvaltningsområde vi har – forholdet mellom den lille mann og stat/fylke. Lovverket må følges skritt for skritt for å få gjennomført erverv. Det er registrert betydelig frustrasjon blant aktuelt personell over mangel på forståelse for problemet i vegvesenet. Utvalget foreslår etablering og ajourhold av prosjektstyringssystem etter mønster av «Økonomistyringsutvalgets handlingsprogram».

Utvalget har delt seg i spørsmålet om grunnervervsfunksjonen bør ha avdelingsstatus eller fortsatt være en seksjon. Et flertall på 4 mente det var mange nok avdelinger på vegkontoret. Et mindretall på 3 mente vegvesenet ikke kan forvente å løse koordineringsproblemene på vegkontoret med mindre grunnervervsfunksjonen kommer direkte inn som en del av vegkontorets styringsapparat. Utvalget har enstemmig gått inn for at grunnseksjonen må møte ved fagsjefmøtene på vegkontoret.

Vegsjefen har i uttalelse av 10. november 1986 sagt seg enig i utvalgets definisjon av arbeidsområder. I Buskerud har vi startet med prosjektstyringssystem, som vi må videreutvikle. Vegsjefen er enig med utvalgets flertall om at grunnervervsfunksjonen fortsatt bør være organisert som seksjon. En eventuell deltagelse i fagsjefmøte vil bli vurdert i forbindelse med en forestående revisjon av vårt møtesystem for lederne.

I tilknytning til vegsjefens uttalelse nevnt ovenfor bemerker jeg to forhold:

1. Vi er enig om at grunnervervsfunksjonen dekker en spesialistfunksjon som betjener hele vegvesenet.
2. Vi er uenige om at grunnervervsfunksjonen i tillegg dekker en egen dimensjon ved vegkontoret på linje med plan og drift.

Etter mitt syn virker det ikke gjennomtenkt at grunnervervsfunksjonen med avgjørende betydning for prosjekters framdrift og vegvesenets anseelse utad ikke trekkes direkte inn i vegkontorets ledelse. Så lenge det er behov for en planavdeling og en anleggsavdeling, må vi etter mitt syn ha en egen dimensjon til å gjennomføre tiltakene

rettslig i dagens gjennomregulerte samfunn.

På figur 1 har jeg antydnet saksbehandling i henhold til lovverket i et hvert tiltak på vegnettet utover egen grunn. Vår organisasjon blir ikke sterkere enn «godset i enhver av lenkene».

På figur 2 har jeg skjematisk antydnet det kaos vi har i saksbehandling på svært mange saker i dag (manglende eller ikke fullførte planer, arbeidstillatelse før formalia er ordnet og anlegg på nåde fra naboer).

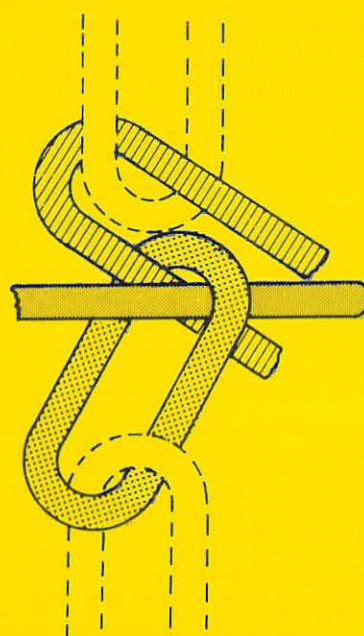
Jeg er overbevist om at vi gjør vegvesenet en bjørnetjeneste ved ikke å diskutere de reelle problemene i ovennevnte og treffe nødvendige beslutninger jo før jo heller! Synspunkter mottas med takk!

Fig. 2

Manglende / uferdig plan

Arbeidstillatelse

Anlegg på eiers "nåde"





Forslag til opplæringsplan for 1987

OPPLÆRINGSTILTAK	KODE A E D V M E D N L E T	F O R M	F A S E R	ANT DGR	GJENNOMFØRES		STED	MALGRUPPER	ANT DEL TAK	ANSVAR- LIG	KOSTNAD	ANDRE OPPLYSNINGER
					AR	TID PA ARET						
EDB-opplæring	40 09 00	L	P/B		87	Vinter	Vegkontoret	Flere		TOB/SD		
Vegbygging-kvalitetssikring	40 41 43	L	P/B	1	87	Vinter	Vegstasjon	Arb.t.Form.	10	HRU/FI		
Stikking	40 82 43	A	P	1	87	Vinter	Vegkontoret	Arb.t.Form.	3	HRU		
Tema - produksjonsøkonomi	40 02 42	L	P	1	87	Vinter	Vegkontoret	Opps.form.ar	20	Distr.l.		
Prosjektledelse	40 49 11	R	B/G	3	87			Ing.	5	-		
Entreprisejus	40 43 11	E	B		87			Ing.	3			
Fjellsprenging	40 33 42	E	B/F	2	87			Opps.Form.ar	5			
Tunneldrift	40 40 11	H	P	5	87			Ing.	2			
Vegplanlegging - NTH	40 03 11	H	B	2-3	87		NTH	Ing.				
Brubgging - forskaling	40 42 31	A/L	G/F	2	87			Ing.Opps.ar.	12	AAa/		
Administrative og tekniske kurs	50 00 00	E/S	B		87			Flere				
Materialproduksjon	50 73 30	S	P	2	87			Ing.-Oppsyn	2	Vegdir.		

FORM: A = Arbeidsplassopplæring
E = Ekstern opplæring
H = Hospitering
L = Lokal opplæring
R = Regional opplæring
S = Sentral opplæring

FASER: B = Behov for opplæring som er registrert, men ikke planlagt
G = Gjennomført opplæring
P = Planlagt opplæring, både tidfestede og ikke tidfestede.

OPPLÆRINGSTILTAK	KODE A E D V M E D N L E T	F O R M	F A S E R	ANT DGR	GJENNOMFØRES		STED	MALGRUPPER	ANT DEL TAK	ANSVAR- LIG	KOSTNAD	ANDRE OPPLYSNINGER
					AR	TID PA ARET						
Jus i vedlikeholdet	50 11 30	S	P	2	87			Ing./opps.		Vegdir.		
Vedlikehold og trafikk	50 50 30	S	P	3	87			Ing./opps.		Vegdir.		
Teknisk kvalitetssikring	50 74 41	A/L	B	5	87	Vinter	Solberg	Opps./Form.		BH/FI		
Asfaltkonferanse	50 52 30	R	B	2	87	Vinter		Tekn./opps.	10	B.Hope		
EDB FC	50 09 00	A/L	B		87	Vinter/Høst	Vegktr.	Flere		Skogen		
Driftoppfølging	50 31 40	A/L	P		87	Vinter	Vegktr.	Oppsyn		B.Hope		
Tilstandsstyrt vedlikehold	50 51 42	A	B		87			Tj.m.i drift		B.Hope		
Enkel stikking	50 82 43	L	B		87	Vinter		Formenn		B.Hope		
Bruinspeksjon	50 42 43	L	B		87			Tj.m. i dr.		B.Hope		
Førstehjelpskurs	50 59 00	L	B		87			Flere		B.Hope		
Lab-arbeid - bærelag/o.bygn./matr.	70 76 90	A/H	B		87	Jan.-April		Laborant	1	Indseth		
Lab-arbeid - geoteknikk	70 71 90	A/H	B		87	"		Labo/kontr	6	Indseth		
Lab-arbeid - asfalt	70 75 90	A/H	B		87	"		Labo/kontr	1	Indseth		
Hedbygning/Dareevnemåling	70 70 90	R/S	B		87			Dynafl.ansv.	1	Indseth		
EDB - tekstbehandling	70 09 90	E	B		87	Nov.-April		Spes.arb.	1	Indseth		
EDB - " - "	70 09 41	A	B		87	"		" + Oppsyn	8	Indseth		



OPPLÆRINGSTILTAK	KODE A E D V M E D N L E T	F O R M	F A S E R	ANT DGR	GJENNOMFØRES		STED	MÅLGRUPPER	ANT DEL TAK	ANSVAR- LIG	KOSTNAD	ANDRE OPPLYSNINGER
					ÅR	TID PÅ ÅRET						
Kontrollarbeide ved penetrer.bærelag og overflatebehandling	70 74 90	R/S	B	87				Laborant/ kontrollør	1	Indseth		
Prøvetaking og prod. av verb.matr. (kontrollarbeid/vurdering)	70 74 42	R/S	B	88	Nov.-April			Laborant/ kontr./opps.	4	Indseth		
Vurdering og klassifisering av steinmaterialer	70 73 42		B	87				Laborant kontr./opps.	2	Indseth		
Teknisk kvalitetskontroll ved veganlegg (egenregi og entrepriser)	70 74 31	R/E	B	88				" + Ing.	4	Indseth		
Nedsetting av reg.utstyr for måling av ulike data i veg	70 70 42	A/R	B	87				Spes.arb. + opps.geot.s.	10	Indseth		
EDB-oppl.Mikro PC grafisk (AVM-data)	60 09 00	L/R	B	8	87	Vinter	Vegktr.	Tekn./Merk.	3	Berge		
Møteledelse, maskinoppsynsmenn	60 01 40	L	B	2	87	"	"	Oppsyn	4	Berge		
Økonomi/kvalitet- Verksteddriften	60 62 30	L/R	B	3	87	"		Tekn./Opps.	6	Torgersen		
Fagopplæring	60 65 43	L	B	160	87	"	Vegstasjon	Arb.t.drift	5	Torgersen		
Mellomlederopplæring	60 01 11	E	B	8	87	Vinter/Høst		Tekn.	2	Berge		

OPPLÆRINGSTILTAK	KODE A E D V M E D N L E T	F O R M	F A S E R	ANT DGR	GJENNOMFØRES		STED	MÅLGRUPPER	ANT DEL TAK	ANSVAR- LIG	KOSTNAD	ANDRE OPPLYSNINGER
					ÅR	TID PÅ ÅRET						
Vedlikeholdskurs - Driftsbygg	60 65 11	E	B	3	87			Tekn.	1	Berge		
Glattkjøringskurs	60 65 43	A/L	P	1	87	Mars		Sjåførene	15	SM/SS		
Maskinføreropplæring	60 61 43	A	P	1-2	87	Hele året		Mask.førere	12	HTo/AB		
Økonomistyring "Tema maskin"	60 02 31	L/R	P	3	87	Hele året		Tekn.opps.dr	8	Berge		
Mekanikerkurs	60 61 90	A/E	P	3	87	Hele året		Mekanikere	6	Torgersen		
Regnskapskurs	10 12 10	R	P	3	87	Høst		Regnsk.pers.	10	T.Wang		
Regnskapskonferanse	10 12 00	L	B	1	87	Jan./Febr.		Flere	15	T.Wang		
NOTIS CALC	10 09 10	E	P	2	87	Vår	ND	Merk.pers.	1	H.J.H.		
Konferanse for Grunnseksjonen	10 80 11	S	B	3	87			Tekn.	3	Vegdir.		
Konferanse for Grunnseksjonen	10 80 00	R	P	2	87	Vinter		Merk./Tekn.	11	Sauve		
Landmåling/Kartdager	10 82 11	S/E	B		87			Tekn.	1	S.Jaren		
Regnskap/Anvisning	10 12 00	L	B		87			Merk./Tekn.	9	Sauve		
EDB-Landmålingsprogr.(Syst.anstv.)	10 09 11	E	B		87			Tekn.	1	Sauve		
Personalkonferanse	10 13 10	R	P	2	87			Merk.pers.	6	H.J.H.		
Innstilling/Tilsetting. Saksbehandl.	10 16 10	E	B		87			Merk.pers.	1	H.J.H.		





OPPLÆRINGSTILTAK	KODE A E D V M E D N L E T	F O R M	F A S E R	ANT DGR	GJENNOMFØRES		STED	MÅLGRUPPER	ANT DEL TAK	ANSVAR- LIG	KOSTNAD	ANDRE OPPLYSNINGER
					AR	TID PÅ ÅRET						
Statens forhandlingsteknikk	10 19 10	E	B		87			Merk.pers.	1	H.J.H.		
Lederopplæring/Lederutvikling	10 01 01	L	B		87			Ledere		H.J.H.		
Gruppearbeide og literaturstudium om trafikksikkerhetstiltak, effekt - utforming	20 23 10	L	B	14	87	Hele året		Tekn.pers.	7	Wanvik		
Plankonferanse	20 20 00	L	B	3	87	Vår		Tekn./Merk.		O.Harket		
Straksulykkesregister, bruk av PC	20 09 11	E	B	1	87	Vår		Tekn.	2	Gisholt		
Bruk og programmering av trafikkregner FTC 1200	20 09 11	E	P	7	87	Vår	Helsingfors	Tekn.	1	Gisholt		
Layout	20 29 12	L	B	1	87	Mai/Juni	Vegktr.	Tegnere	8	J.E.Brun		
Plakatskrift/Arkitekt	20 29 12	L	B	1	87	Våren	Vegktr.	Tegnere	8	J.E.Brun		
EDB	20 09 12	L	B		87	Vinter	Vegktr.	Tegnere	8	J.E.Brun		
Micro - FICS	20 09 12	E	B		87			Tegnere	1	J.E.Brun		
Gen. Vegbygging	20 41 12	E	B	3	87	Vinter		Tegnere		J.E.Brun		
Tegnekurs	20 29 12	R	B	3	87	August		Tegnere	8	J.E.Brun		
Prosjektledelse -styring	20 29 11	R	P	3	87	Høst		Tekn.	10	O.Harket		
EDB/ gen.vegplanpl.mikro.landmål	20 09 00	L/R	B		87			Tekn.		O.Harket		

OPPLÆRINGSTILTAK	KODE A E D V M E D N L E T	F O R M	F A S E R	ANT DGR	GJENNOMFØRES		STED	MÅLGRUPPER	ANT DEL TAK	ANSVAR- LIG	KOSTNAD	ANDRE OPPLYSNINGER
					AR	TID PÅ ÅRET						
Hovedplan/oversiktsplan, konsekvensanalyse, vegregister, trafikkbe- regning	20 03 11	L	B		87		Vegktr.	Tekn.	10	O.Harket		
EDB-Autosys. Tr. 2 og 3	90 09 20	L	B	1	87	Jan.	Drammen	Kontorseksj.	30	Stenvik		
Kurs - Farlig gods	90 94 21	H/L	B	4	87	Jan./Febr.	Drn.Svines.	Kj.tøyseksj.	10	Rotherud		
Kurs - Tankbilførerkort	90 92 21	L	B	1	87	- " -	Drammen	Kj.tøyseksj.	10	Rotherud		
Sensorkurs kl. A	90 92 21	L	B	3	87	Mai	Duskerud	Trafikkseksj	12	Stenvik		
Kurs - Biltilsyn/Trafikkskader	90 91 21	L	B	4	87	Februar	Buskerud	Trafikkseksj	20	Stenvik		
Kurs - Ulykkesetterforskning	90 95 21	R	B	3	87	April		Kj.tøyseksj.	8	Rotherud		
EDB - generell innføring	90 09 20	R/L	B	3	87	Jan.		Kontorseksj.	20	Stenvik		
Egenkjøring - Tunge kjøretøyer	90 92 20	L	B	15	87	April		Kj./Tr.seksj	20	PR/SSt		
Saksbehandlerkurs	90 08 00	R	B		87			Alle	20	Bustgaard		
Kontorrutiner i Biltilsynet	90 90 20	R/L	B	3	87			Kontorseksj.	12	Bustgaard		
EDB - FICS	90 09 20	L	B	3	87			Kontorseksj.	6	Bustgaard		
Teknisk kurs Del II	90 91 21	S	B	5	87	Febr./Mars		Kjøreseksj.	2	Rotherud		
Sensorkurs STLS	90 96 21	E	B	15	87		Stjørdal	Trafikkseksj	5	Stenvik		



En vegfant gjør seg mange tanker der han står på grøftekanten og skuer ut- over alt som åpenbarer seg etter en vinter. Om ikke lonna er så fet så har da også vegfanten privilegier – knapt fra noen utsikts plass ser en bedre hvor Norge går hen, enn fra grøftekanten.

Norges lengste fyllplass er så utvilsomt E6. Det er de utroligste ting Ola Pottit hiver ut av sin bil underveis – fra de mere uskyldige rester etter et kjøpt måltid i bilen, til mere håndfaste bevis på alminnelig forfall. Såvel Freia som Nidar er godt representert i vegskråningene – for ikke å snakke om all verdens begre og papirer fra de nærliggende gatekjøkken. Sterkest må synet være av alskens tomflasker – og her går det verken i Solo eller Donald-brus. – Nei her er det stort sett kun brune og grønne flasker fra bryggeriene og flasker som har inneholdt edlere varer – og det er slett ikke alt av den slags som kjøpes på det statlige Monopol om etikettene taler sant. – En nærmere studie avdekker varer av utenlandsk herkomst – åpenbart tatt med over grensen uten at toll og avgifter i den forbindelse har vært generende høye.

De mest innbitte tilhengere av avholdssak og biltrafikk uten alkohol, kan bli vantro på nytten av holdningskampanjer av mindre.

Frekkheten lenge leve – dette er jo bare småtteri vil du kanskje påstå og slett ikke noe å bry seg om. Hadde det bare vært så vel. Det har blitt så ille at vegvesenet hver vår, på landsbasis, bruker millionbeløp bare på å plukke søppel etter andre! Det blir hele billass etter hver økt! Bare spør gutta i vedlikeholdet – de vet mere om oss enn du vil like å få høre.

Nå ja – det stopper ikke med sjokoladepapir og tomflasker. – Det finnes svin blant oss som kommer med hele lass som de tipper i en ubevoktet vegskråning. – Slike kast finnes det hundrevis av bare i Buskerud og de er åpenbart vel kjente, for tilgangen av nytt skrot er upåklagelig. Som den serviceetat vegvesenet er så holder disse fyllingene åpent døgnet rundt i motsetning til på den kommunale søppelplass som er vel utstyrt både med vaktmann og prisliste, vedtatt av kommunestyret.

Alt kastes. Bilvrak, kjøleskap, frysebokser, husholdningsavfall, rivningsmaterialer, hageavfall og brukte kondomer. Vurdert ut fra de funn en kan gjøre langs vegkantene, så har Helsedirektoratets AIDS-kampanje vært vellykket. Selv en komplett dass kan du finne – med dritt og det hele.

PÅ GRØFTEKANTEN

Det mest fremmelige kastes, såvel gamle personlige papirer, som tidskrifter med fullt navn og adresse på – men uten at det i samfunnet synes mulig å finne noen prioritet for at også slike syndere skal bli trukket til ansvar, selv om de har lagt igjen både navn og adresse. De søppelsvina som etterlater seg slike visittkort, skulle en i de fleste tilfeller, i utgangspunktet ha lov til å tro var mere samfunnsbevisste enn etterlatenskapene beviser.

Selv hele lastebillass med skrot kan en finne rester av. Det er snublende nær å påstå at det finns folk, som mot betaling, tar på seg bortkjøring av avfall – men som tipper det i en passende vegskråning istedet for å levere det på en fylling med åpningstid og prisliste. Vegfanten må snart begynne med hjelm – det er ikke annet enn statistiske tilfeldigheter som avgjør når førstemann i rekkene tar sin død av en flaske som kommer susende.

Men det blir vel ligningsvesenet som tar siste stikk – å være vegfant blir vel på de kanter ansett å være så lukrativt, at vi snart blir skjønslignet for inntekter fra panteflasker! Klart det må være litt orden i dette samfunnet vårt – klarer vi ikke å få tak i dem som kaster flaskene, skal vi alltid få tak i dem som plukker de opp igjen!

Sissel Rønbeck vær velkommen – vi tar deg gjerne med på en visning.

Nei – vi bør vel ligge litt lavt i lendet med samfunnskritikken – vegfanten sitter som kjent i glasshus og derfra kaster en ikke sten uten å knuse glass. Nå ja – det hender systemet tar signaler fra veggrofta også. Fortsatt skal vi være vegvesen – og ikke vegverk. Det er en bra begynnelse.

Like lett synes det ikke å være å vende på Det Kongelige Bygge- og Eiendomsdirektoratet – der må de sitte godt. Nå har de sittet på byggesaken for ny veg- og biltilsynsstasjon på Lierstranda i to år. Nå ja – de har visst ikke sittet på den hele tiden. – Når den har ligget i ro 3–4 måneders tid, blir saken sendt ut på lufting for den legges til ro

igjen. Det kan lett gå utøy i saker som ligger for lenge lagret – så det med litt frisk luft, er kanskje ikke så dumt. Mens dette spillet foregår, bor de ansatte som venter på nybygget, i gamle brakker og overbefolkede kontorer, mens utstyret lagres i telt og under presenninger. Ja – sist vinter fikk de på Biltilsynet selveste vinteren ned på kontorpulten – taket på en av de gamle brakkene ga etter under snølasten. For noen år tilbake måtte den provisoriske plast-hallen ved vegstasjonen på Lierstranda skiftes – den var blitt så råttan at den revnet. Nå er provisorium nr. 2 kommet langt i avskrivningsprosessen.

Sikkert ikke enkelt å sitte forskanset i trygge kontorer i Tigerstaden og forstå at andre må yde topp innsats til beste for trafikanter og publikum med standkvarter i lokaler av langt ringere standard. Storbybyråkraten har eget kontor, kantine og fast arbeidstid, mens folket som venter, arbeider overtid og skift, for å få hjulene til å gå rundt. – Matpakken spises på kontorpulten eller fra fanget – og ute står maskiner og utstyr for millioner av kroner og ruster.

Statens vegvesen er profesjonell byggherre som hvert år planlegger og bygger for hundrevis av millioner kroner – men er ikke betrodd å planlegge og bygge egne bygg for Biltilsynets behov fordi det Statlige Bygge- og Eiendomsdirektoratet tror det står like dårlig til med kompetansen ut i byggekunst i vegvesenet som i Norges Bank. Vi skal love å bruke kobber kun i vannrørene – og dersom vi får lov til å bygge så vil vi nøye oss med gipsplater istedet for marmor på veggene i spiserommet. Rett skal være rett – vi får fortsatt lov til å bygge driftsbygninger for driftsavdelingenes behov – men tro om ikke byggefanten har innerlig lyst til å bygge slike hus også.

Statens vegvesen har satt seg ærgjerrige mål om produktivitetsvekst – og det er nødvendig med den kritiske oppmerksomhet som nå rettes mot Statens egenregidrift. Byggefanten burde klare en årlig produktivitetsvekst på 50 % dersom tiden mellom hver lufting av sakene hvert år ble redusert til halvparten av forrige år – i løpet av 3–4 år burde man også der i huset kunne komme ned mot en akseptabel saksbehandlingstid!

Tør vi håpe på at planleggingen kan ta til i 1995? Det er for vår del helt i orden om saken kan komme videre i løpet av en måneds tid. Hvem blir den neste som får vinteren ned gjennom kontortaket?

Oktan.



Møter i vegarbeidsdriften

Av driftssjef Gerhard Hjelbak

Møter i vegarbeidsdriften er ikke noe nytt fenomen. Vi har i mange år hatt byggemøter og kontaktmøter av forskjellige slag. Men disse møtene har vært sjeldne eller mer sporadiske, og de har ikke omfattet alle deler av vegarbeidsdriften. Det var tidligere en viss skepsis mot møter, både i ledelsen og blant arbeidstakerne. Den lokale ledelsen hadde fått beskjed om hva som skulle gjøres, og denne beskjed gav de videre til arbeiderne, så hvorfor da kaste bort arbeidstid til prat i møter.

Organisasjonsforskere har lenge visst at god kontakt på arbeidsplassen bl.a. gjennom systematisk møtevirkosomhet, har positiv virkning både på arbeidsmiljøet, den enkeltes trivsel og for effektiviteten i arbeidet. Denne innsikt har etterhvert nedfelt seg både i lover og avtaler. Vi finner den bl.a. i bestemmelser om kontaktskapende tiltak i arbeidsmiljølovens § 12 og i felleserklæringen i hovedavtalen.

I Vegvesenet har vi også arbeidet med å bedre samarbeidsformene. Bl.a. har det såkalte Økonomistyringsutvalget, under ledelse av teknisk direktør Grotterød, tatt dette opp som et ledd i arbeidet med å effektivisere etaten. I første omgang ble vedlikeholdsdriften gjennomgått. Et av forslagene utvalget fremmet var en systematisk møtevirkosomhet i utedriften. Anleggskontoret i Vegdirektoratet har på sin side utarbeidet retningslinjer for gjennomføring av byggemøter.

Hensikten med møter kan være forskjellige: – å bli enige om løsningen av et problem, – å bli orientert om en spe-

siell sak – eller å drøfte alle saker av felles interesse siden sist i en gruppe som møtes regelmessig. Temagrupper som er aktuelle for møter i driften er:

- planer for arbeidet i neste periode
- rapporter fra arbeidet i forrige periode
- organisering av arbeidet
- arbeidsmetoder for spesielle arbeidsoperasjoner
- vernesaker og arbeidsmiljø
- arbeidsforhold i driften (særvtalen)

Det er således et vidt spekter saker som er aktuelle. Det vil være umulig å legge opp til bare en type møter som skal dekke hele behovet vi har for kontakt i utedriften. En retningslinje bør være at det ikke bør delta andre i et møte enn de som har direkte tilknytning til de saker som behandles.

På denne bakgrunn er det satt opp et forslag til møteaktiviteter i vegarbeidsdriften i fylket. Forslaget har vært behandlet i fellesmøtet der organisasjonenes representanter fikk uttale seg om det uten at det kom fram motforestillinger. Følgende møtetyper ble foreslått: Lagsmøter (byggemøter), områdevisse møter i vedlikeholdet, regionale avdelingsmøter og områdevisse fellesmøter.

Lagsmøtet eller byggemøtet på anleggsavdelingen bør holdes en gang pr. måned. Faste deltagere er spesialarbeidere, maskinførere og formann i laget sammen med det lokale oppsyn. Det er viktig at lokale verneombud og tillitsvalgte er med når nye arbeidssteder skal etableres. Alle arbeidstakere i utedriften bør være knyttet til en gruppe som har regelmessige lagsmøter. Programmet for lagsmøtene er foruten

alle de sakstyper som er nevnt foran også reaksjoner fra naboer til veggen og trafikanter og trafikkulykker på strekningen.

Områdemøter i vedlikeholdet er et månedlig møte for oppsynet i et område og distriktslederen. Møtet er viktig for kontakten mellom utedriften og vegkontoret og for driftsplanleggingen på noe lengre sikt. Denne møtetype er godt innarbeidet hos oss. Fra arbeidsmandsforbundets side har det vært reist spørsmål om ikke formenn eller tillitsmenn fra nivå 4 burde være representert. Dette bør vurderes og gjerne eksperimenteres noe med.

De **distriktsvise avdelingsmøter** er en ny møtetype hos oss. På disse møter deltar alle arbeidstakere innenfor en avdeling: anlegg, vedlikehold, maskin eller lab, innenfor et område eller en større region. Programmet er ment å skulle være av rent teknisk faglig art, og hensikten med møtet er å opprettholde og videreutvikle det faglige nivået i etaten. Møtet skal selvsagt ikke erstatte mer omfattende videreutdanningskursene, men det skal tas opp spesielle problemer, f.eks. i tilknytning til vedlikeholdsstandarden, vegbyggingnormalene eller maskintekniske spørsmål – alt etter hvilken avdeling det gjelder.

Den siste møtetype er de **områdevisse fellesmøter**, som vi har hatt i en rekke år, som julemøter. Alle arbeidstakere i vegarbeidsdriften innenfor et område deltar tilsammen med representanter for ledelsen av de ulike avdelinger ved vegkontoret. Tema for disse møtene bør være av mer generell art, med hovedvekt på planer for neste år, personalpolitiske spørsmål og opplæring.

I tabellen er vist en oversikt over de fire møtetyperne med angivelse av deltagere, program og frekvens. Denne møteplan er ikke et absolutt pålegg til driftsledelsen, men et forslag som ledelsen ved vegkontoret og organisasjonene ser som et godt utgangspunkt for å arbeide seg fram til praktiske samarbeidsformer, der målet er å oppnå bedre arbeidsmiljø for den enkelte og bedre effektivitet for etaten.

MØTEPLAN FOR VEGARBEIDSDRIFTEN I BUSKERUD

MØTETYPE	DELTAGERE	PROGRAM	FREKVENNS
Områdevisse fellesmøter	Alle avdelinger. Nivå 3 og 4 med repr. fra nivå 2 og 1	Planer/budsjett Adm. spørsmål Arbeidsmiljø	Årlig for jul
Distriktsvise avdelingsmøter	Avdelingsvis. Alle på nivå 4 og 3. Repr. for nivå 2	Teknisk økonomiske faglige saker	Årlig februar/mars
Avdelingsvise områdemøter i vedlikeholdet	Vedlikehold nivå 3 og repr. for nivå 2. nivå 4?	Planlegging og oppfølging av driften	Månedlig
Lagsmøter (byggemøter)	For hver arbeidsplass nivå 4 og 3	Planlegging og oppfølging av drift - arb.miljø	Månedlig

Aksjon for tryggere arbeidsforhold

Vegdirektoratet har i samarbeid med Norsk Arbeidsmandsforbund, Trygg Trafikk og Asfaltentreprenørenes Forening og Oslo veivesen igangsatt arbeide med et informasjonsopplegg som skal fokusere på vegarbeidernes sikkerhet.

Målet for arbeidet er å gjøre en ekstrainnsats for å bedre trafikksikkerheten for landets vegarbeidere. Tidspunktet er valgt ut med tanke på de store vedlikeholdsaktivitetene som nå skal utføres ved at asfaltseongen er under oppstartning.

Grunnen til at vi igjennom flere medier prøver å rette trafikantenes oppmerksomhet mot vegarbeiderne er at mange vegarbeidere, og især eldre arbeidstagerne, opplever jobben farlig. Endel fartsmålinger som er utført viser at farten forbi vegarbeidssteder ofte er vesentlig høyere enn det som kan sies å være forsvarlig. Bilkjøringen kan til tider være rå og hensynsløs.

Med denne bakgrunn er det ønskelig at det rettes oppmerksomhet på vegarbeidernes sikkerhet og den utrygghetsfølelse som oppleves på deres arbeidsplasser.

Planen som er utarbeidet med tanke på gjennomføring av et opplegg som ovennevnte omfatter en intern og en ekstern del:

Den interne delen omfatter i første rekke en idekonkurranse i vegarbeidsdriften, og blant aktuelle entreprenører, om beste tiltak for å øke tryggheten og sikkerheten på arbeidstedene. Utlysingen av konkurran-



Spesielt asfaltarbeiderne har en utsatt arbeidsplass.

kurransen skjer gjennom aktuelle tidskrifter. Vegetatens blad *Vegen* og *Vi vil omtale* konkurransen i nr. 2/87. Det er også under utarbeidelse plakater som omtaler konkurransen. Disse vil være egnet til å spres på arbeidsplassene, vegstasjoner o.l. Materiale vil bli oversendt straks det er ferdig.

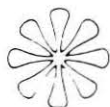
Den eksterne delen tar sikte på å føre frem til en aksjonsdag.

Oppbyggingen fram mot aksjonsdagen er tenkt å skje ved hjelp av pressemeldinger, annonser, lydplakater og video.

Tirsdag 16. juni er valgt som dato for en aksjon for å få bilistene til å redusere hastigheten forbi vegarbeidssteder. Over hele landet skal det lages et opplegg med tiltak på veggen som fokuserer på dette.

Brosjyren som i fjor ble utarbeidet:

Vegen er vår arbeidsplass
– vi er der for din skyld.

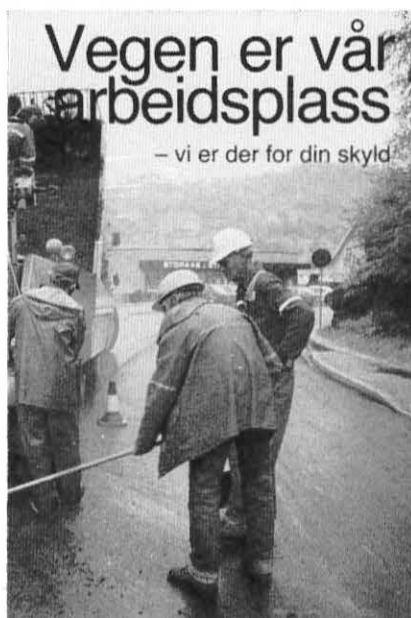


Denne brosjyren vil bli delt ut til trafikantene på aksjonsdagen 16. juni.

er utgitt i samarbeid mellom Norsk Arbeidsmandsforbund og Statens vegvesen, og skal sammen med en blomst utdeles til hensynfulle bilister.

I skrivende stund er det ikke riktig klart hvor aksjonene vil finne sted her i fylket, men overing. Bjørn Sruksnes sier at både Ringerike og et eller annet sted i Eikerbygdene vil vi dele ut blomster og informasjonsmaterieil til trafikantene. Aksjonen vil starte kl. 12.00 og vare i en time.

Så får vi håpe at vi på denne måten får fokusert dette problemet på en slik måte at de som har sitt virke ute på veggen, kan få en tryggere arbeidsplass.





Høyenhall fotgjengerundergang og støttemur for gangveg

Vegvesenet konkurrerer på like fot med entreprenørene - vil vise sin konkurranseevne

Av Arve Aaby

En plass-støpt fotgjengerundergang og en støttemur for gangveg på Høyenhall E-68 ble i august 1986 utlyst i offentlig anbud.

Det ble orientert for anbyderne i anbudsgrunnlaget at vegvesenet ville inngi egenregikalkyle. Egenregikalkyle kalles det når vegvesenet inngir anbud samtidig og på samme vilkår som entreprenørene.

Bruseksjonen skumleste rapporten fra utvalget som Vegdirektoratet hadde nedsatt for å vurdere egenregikalkyle. Tiden var knapp, men faste priser på anbudsskjemaet ble ihvertfall levert til rett tid.

Ved anbudsåpning var Bruseksjonens anbud på ca. 1,2 mill. kroner og var i underkant av 0,2 mill. kroner lavere enn nestemann. Blodtrykket økte og nattesøvnen avtok: Hva om det var regnet for lavt? Hva med bilen og gården? Etter en rask og hektisk gjennomgåelse av reglene for egenregikalkyle på nytt, stod man igjen med at det som sto på spill var prestisje og ære.

Men det viste seg at prestisje og ære også teller med stor tyngde, for spenningen sank ikke besynderlig.

Imidlertid var beroligende etter å ha hatt det første møte med karene som skulle ha oppgaven å bygge til en fastsatt pris (av andre).

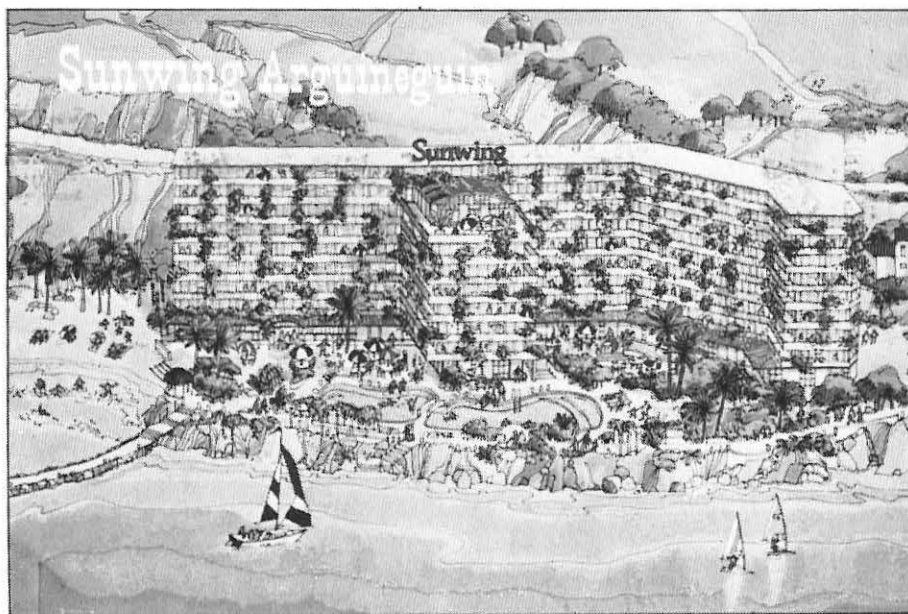
For å si noe kort om gjennomførin-

gen må det være at vi kom noe sent i gang pga. at det ikke var klart fra *byggherren!* og lange og harde kuldeperioder som vanskeliggjorde støpearbeidene og generelt heftet arbeidene.

Jeg vil imidlertid berømme laget for den innsatsvilje og oppfinnsomhet som ble lagt for dagen.

Da vi i skrivende stund akkurat har avsluttet arbeidene, har ikke alle kostnader påløpt, og det eksakte resultat derfor ikke er kjent, skal jeg begrense meg til bare å mene og tro at avviket fra den endelige kontraktsummen ikke ser ut til å bli avskrekkende. Det henvises til neste nummer for å få de endelige resultater. (Dette skulle vel være salgsfremmende??)

Hilsen fra Syden



Sist sommer pågikk en trafiksikkerhetsaksjon her i fylket, der vi premierte trafikanter som oppførte seg eksemplarisk ute på veien. «Kjør deg til Syden» ble denne kalt.

Hver måned ble det trukket ut en vinner, og blant samtlige som ble nominert trakk vi så Syden-vinneren.

Den heldige som fikk Sydenturen var en kvinnelig bilist fra Mjøndalen, Jorunn Ødegård.

Vegkontoret har nå mottatt kort fra de mer sydlige breddegrader, nærmere bestemt Sunwing Arguineguis på Grand Canaria fra den dyktige bilist fra Buskerud.

Det rapporteres at oppholdet er svært vellykket, og at familien på fire har det som plommen i egget. Ferien skal vare i 14 dager, men om mor skal nytte sine kjørekompetanser på de canariske vegene, står det ingenting om. Trolig inngår også fri fra bilkjøring som en del av ferien.

SNØ- BRØYTING I 120

Riktignok gikk det ikke riktig så fort da mannskaper fra vegvesenet deltok på glattkjøringskurs med brøyteutstyr nå i vinter. Men at det ble operert med hastigheter over det normale, det er sikkert.

Hensikten med dette kurset, var at brøytemannskapene skulle få oppleve hva som skjer ved for rask kjøring, i forhold til underlaget, trene på og mestre kjøretøyet i ulike situasjoner. Det første kurset ble avviklet under maksimalt dårlige værforhold. Dette medførte at flere av dem som var innkalt måtte brøyte på virkelig, i stedet for å delta på kurs.

Men karene som hadde anledning til å delta, fikk under kyndig veiledning fra folk fra Romerike Buss- og Trailer-skole, en svært lærerik dag på flystripa på Eggemoen.

I mangel av tyngre kjøretøyer ble mannskapsbiler benyttet, men det kan være nyttig å lære hvordan en skal mestre disse og på glatt føre.

Samme kurs ble gjentatt en måned senere, og da under mer gunstige værforhold.

Lastebiler med påmontert diagonalplog, strøpparat og en innlånt bil med blokkeringsfrie bremses ble benyttet. Samtlige fikk prøve seg på unnamanøver av forskjellig slag, nedbremsing, slalåmkjøring med og uten utstyret i funksjon. Kursdeltakerne fikk hele tiden kommentarer fra instruktørene, og etter hvert kunne en tydelig se at det ble reagert riktig i de ulike situasjonene.

Inntrykket etter disse to dagene er at deltakerne hadde stort utbytte av kurset og at de var blitt mange erfaringer rikere etter en dag på det glatte underlaget.

Ansvarlig for gjennomføringen av kursene har vært maskinavdelingen og biltilsynsavdelingen ved vegkontoret.



Unimogen med klampen i bønn – instruktøren følger nøye med.



Også mannskapsbiler ble brukt under kurset.

Tekst/Foto: Willy Bakken

**MED PRØMILLE
GÅR DET ILLE**

Ung på hjul-87





Juristens spalte

Av
Tore Strand

Er vedtak om eiendomsinngrep unødig byråkrati?

Etter veglovens § 50 med forskrifter er det nødvendig med et vedtak om eiendomsinngrep når det begjæres skjønn for å erverve grunn til offentlig veg. Vedtaket gir klageadgang. Når slik klage fremsettes, er det imidlertid som regel klage nr. 2, og klagegrunnene er de samme som ble fremsatt mot vedtaket om detaljplan. Jeg kan ikke se at det er tilstrekkelige grunner til å opprettholde denne dobbeltbehandlingen, som medfører en god del arbeid og forsinkelser.

Ved vegkontoret har et utvalg sett på planprosessen med sikte på forenkling. Som delinnstilling har utvalget foreslått at kravet om et formelt vedtak om eiendomsinngrep sloyfes. Dette krever en lovendring.

De klagesaker vi har hatt viser at klageadgangen i disse saker ikke har noen betydning som rettssikkerhetsgaranti.

Ved ekspropriasjon etter plan- og bygningsloven må kommunene treffe tilsvarende vedtak. Justisdepartementet har nemlig uttalt at beslutningen om å gå til ekspropriasjon er et enkeltvedtak og ikke bare fortsettelse av reguleringsaken. I en artikkel i Lov og Rett nr. 3 1987 har kommuneadvokaten i Oslo, Per Sandvik redegjort for ekspropriasjon, innløsning og erstatning etter plan- og bygningsloven. Også han finner at saksbehandlingen ved eiendomsinngrep er overdimensjonert, og konkluderer med følgende (s. 156): «...Selv med et vesentlig enklere saksbehandlingsopplegg enn det som er skissert foran, ville grunneierens behov for rettssikkerhet fullt ut være ivarettatt. Jeg tror det vil være vanskelig å finne noe område i samfunnet der valget mellom effektivitet og rettssikkerhet til de grader er blitt truffet på bekostning av effektivitetshensynet.»

Vegsjefen har oversendt utvalgets forslag om å sloyfe vedtaket om eiendomsinngrep til Vegdirektoratet. Vi får da bare håpe på en lovendring.

Om fravikelse av vegtrafikkbestemmelser

«Når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten, kan det som er fastsatt i eller i medhold av vegtrafikklovens §§ 49, fravikes av c) fører av kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller liknende arbeid på eller ved veg. ...» (trafikkreglenes § 2.4

I sine kommentarer sier Leif N. Olsen bl.a. følgende: «At det skal være «nodvendig» vil si at formålet med kjøringen ikke vil oppnås uten at trafikkbestemmelsene fravikes. Det formålet man vil oppnå, må vurderes i forhold til den fare man skaper ved å kjøre i strid med vanlige trafikale adferdsnormer. Man må vurdere oppdragets art og trafikkforholdene på den aktuelle kjørestrekningen. For vegarbeidskjøretøy vil «nodvendig» si at arbeidet ikke kan utføres på annen måte. Når det gjelder «vesentlig lette», blir det en vurdering av faremuligheten mot kravet om effektivitet.»

Finner foreren at oppdraget har en slik karakter at fravik fra trafikkbestemmelsene er nødvendig eller til vesentlig lette for gjennomføringen av oppdraget, skal han vise «særlig aktsomhet» (jfr. også Vtrl. § 3 som ikke kan fravikes. Grunnregelen for all vegtrafikk: Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller oppstår fare og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret). ... Det må tas i betraktning at andre trafikanter ikke alltid hører eller ser varselsignalene, og derfor kjører etter de normale trafikkbestemmelsene.

Ved vurderingen av aktsomhetskravet for vegarbeidskjøretøy må det tas i betraktning at plikten til å vike etter Tr. § 10 ikke gjelder overfor vegvesenets kjøretøy. Aktsomhetskravet må også innebære at det stilles krav om positive sikringstiltak (skilting, sperringer osv.) når vegvesenets kjøretøy fraviker trafikkbestemmelsene. Det gjelder

selvfølgelig bare når det er tid til det – noe det ofte vil være i motsetning til ved utrykningskjøring. Det bør generelt stilles strenge krav, særlig på sterkt trafikerte områder. Broyting på venstre side er et stadig tilbakevendende tema, og kan sjelden betraktes som forsvarlig.»

Aktsomhetsplikten ved rygging

«Den som rygger eller vender, har vikeplikt for annen trafikanter. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas rygging eller vending uten at en annen passer på.» (trafikkreglenes § 11.1)

Høyesterett har opphevet en dom i Oslo byrett som frifant foreren av en vegskrape for å ha rygget på en fotgjenger som døde umiddelbart. Byretten bygget på at foreren ikke hadde praktisk mulighet til å ha hjelpemann til å dirigere når han rygget. Heller ikke ville det ha vært praktisk mulig for ham å gå ut og inn av maskinen for å passe på at ingen fotgjenger var i nærheten.

Høyesterett kom til at byretten hadde lagt til grunn en for mild aktsomhetsnorm, og fant ikke å kunne tiltre byrettens uttalelse om at foreren av vegskrapen hadde gjort det som måtte kreves for å ha sikkerhet for at ryggingen ikke innebar fare. Vegskrapen måtte anses farlig, den var stor og hadde dodvinkler når det gjaldt sikten bakover.

I Høyesteretts grunnlov heter det ellers:

«Plikten til å forvise seg om at rygging kan skje uten fare for andre, er meget streng. Dette er fastslått i Høyesteretts praksis, og bestemmelsen i trafikkreglenes § 13 nr. 2 ble for øvrig skjerpet ved en revisjon i 1978. ...»

Den strenge aktsomhetsplikt ved rygging er det maskinførerene som har, men også driftsledelsen må legge forholdene til rette slik at sikkerheten ivaretas på en forsvarlig måte.

vi bruker bilbelte



–også i baksetet

Sluttet etter 252 år i vegvesenet

Av Willy Bakken

Også i løpet av 1986 var det noen som sluttet i etaten etter oppnådd aldersgrense, nærmere bestemt ni stykker.

Disse nye pensjonistene, en kvinne og åtte menn, var samlet til hyggelig samvær på Tyrifjord Turisthotell den 10. februar. Det er blitt fast tradisjon at etaten hedrer sine tidligere ansatte på denne måten, og i tillegg til hedersgjestene, blir også ektefellene invitert til denne sammenkomsten.

Administrasjonssjef Hans-Jan Håkonsen innledet med å ønske gjestene velkommen, og deretter kunne selskapet begi seg de gastronomiske nyteser i vold. Denne ble avsluttet med kaffe og bløtkake.

Vegsjef Trygve Rognan takket sine



Følgende fikk diplom og gave som takk for innsatsen i vegvesenet:

1. rekke fra venstre: Henrik Brenden, Inger Amundsen, Alf Stokke, Hans G. Tveiten.
2. rekke fra venstre: Nils Stubberud, Knut Grevsgård, Knut Skaga, Einar Bergersen, Elling Klype.

tidligere ansatte for deres store innsats gjennom mange år og overrakte hver enkelt diplom og kniv. Den eneste dama i flokken, Inger Amundsen, fikk i stedet for kniv, en bjørn i glass.

Alf Stokke, på lokalplanet også kjent

som Høvdingen, takket på vegne av pensjonistene for det hyggelige samværet og de mange pene ordene, og avsluttet med å forsikre om at årene i vegvesenet, for samtlige, ville bli husket som svært hyggelige.

VI TILHØRER ELITEN

Aftenposten hadde for en tid tilbake et oppslag med overskriften «Jungel av veiskilt i forfall». Dette oppslaget bygger på en rapport fra TØI som konkluderer med at standarden på skiltene langs norske veier er altfor dårlig.

De ca. 1,1 million vegskilt vedlikeholdes for dårlig, og ødelagte skilt skiftes ikke fort nok ut.

På bakgrunn av denne artikkelen har vedlikeholdsavdelingen gått i seg sjøl og spurt om det står like dårlig til i Buskerud. Våre to skiltoppsynsmenn har i sine rapporter gjort greie for hva som er gjort på dette området de siste årene, og konklusjonen den er grei: Jungel av vegskilt i forfall gjelder ikke for Buskerud.

At det er mulig å bli flinkere når det gjelder f.eks. vask av skilt, er de to oppsynsmennene enige om. Men det ville være rart om det ikke er områder vi i Buskerud også kan bli flinkere på.

Og det gjelder sikkert ikke bare skiltvask.



Slike skilt er ikke representative for standarden hos oss i Buskerud.

PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til Vegvesenet:

Ruth Borgine Nielsen, spes.arbeider, lab.
Rune Høgseth, fagarbeider, anlegg.
Ole H. Øverby, spes.arbeider, anlegg.
Thore Sogn, spes.arbeider, anlegg.
Torstein Kravik, overing., vegkontoret.
Øystein Aas, oppsynsmann, lab.
Knut L. Schie, oppsynsmann, lab.
Tor Kristian Ekra, elektriker, Gol vegst.
Ingvill Skogstad, ktr.fullm., biltilsynet, Drammen.
Kjell Pettersen, inspektør, biltilsynet, Hønefoss.

Følgende medarbeidere har sluttet:

Bjørn Henning Ingebo, spes.arbeider, vedlikehold.
Dag Gjæver Pedersen, oppsynsmann, anlegg.
Mette Hamarstrøm, ktr.fullm., vegkontoret.
Anne Åsheim, ktr.fullm., vegkontoret.
Pål Bjerke, ingeniør, biltilsynet, Hønefoss.

Pensjonert:

Olaug Pedersen, Lier.

Takk:

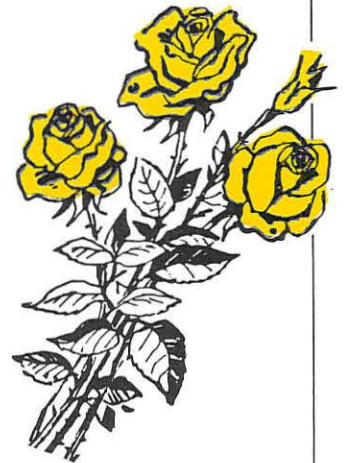
Hjertelig takk for den oppmerksomhet som ble vist meg på min 60-årsdag.

Harald Syvertsrud.

Brobyggeren ønsker alle en riktig god sommer



STATENS VEGVESEN
- for bedre transport



*Vi gratulerer
følgende
med dagen:*

50 år:

Ove Sletaker	29/1
Gun Stubberud	4/2
Kolbjørn Nyhus	16/2
Tore Moen	18/2
Harald Vårviken	5/4
Per Bjerkeli	26/4
Egil Hovde	16/5
Inger Hjerpåsen	31/5
Lars Bakkeplass	14/6
Synnøve Alfredsen	22/6

60 år:

Olav Bekkjorden	12/1
Nils Vold	19/2
Harald Syvertsrud	1/5
Finn Thorkildsen	26/5

Selv om vi for de flestes vedkommende er noe sent ute, tillater vi oss likevel å komme med en forsinket gratulasjon.