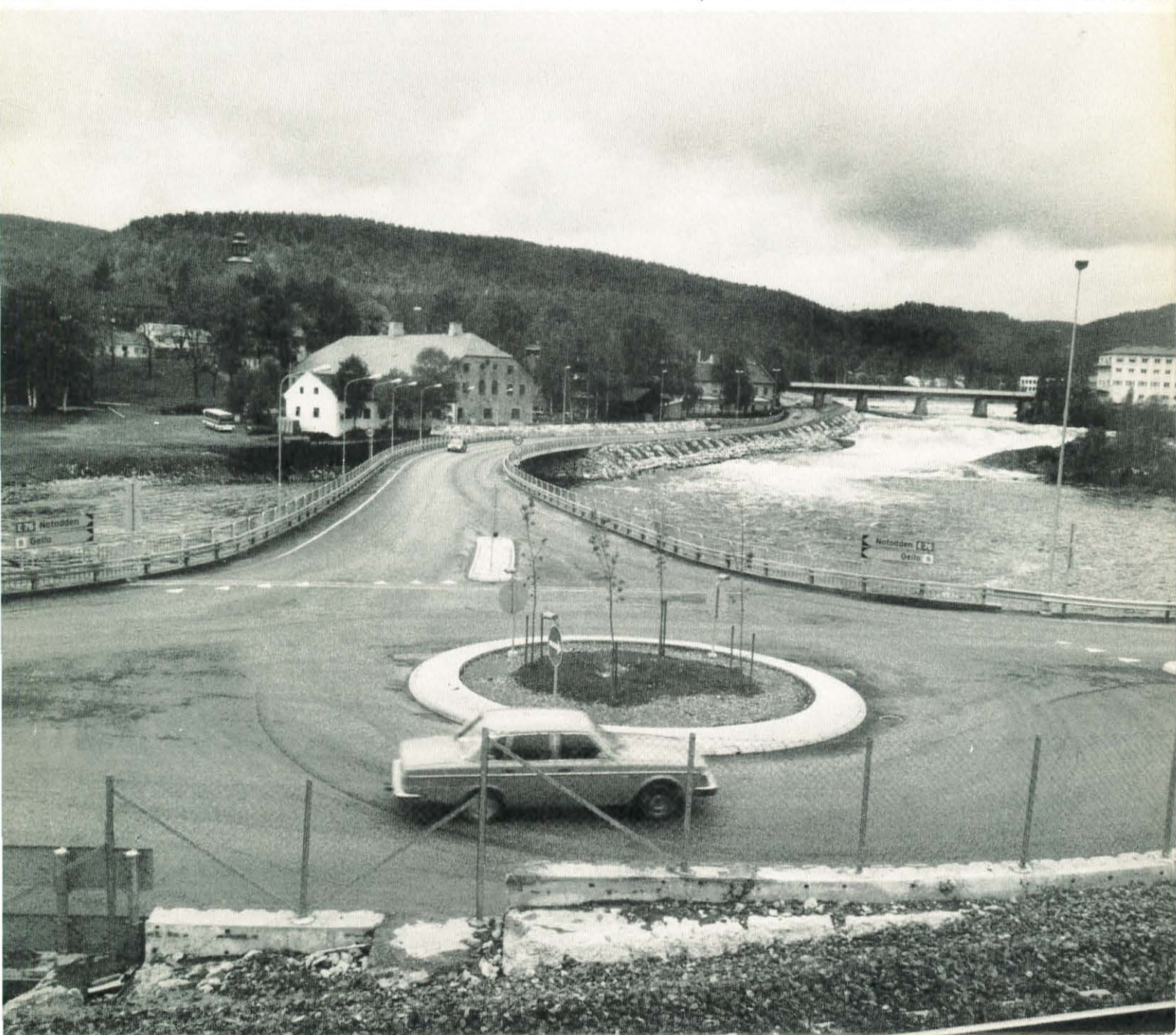




# Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 2 - September 1987 - 17. årgang





## INNHold:

### SIDE

- 3 Nye håndbøker
- 3 Sjekk av bremseveske
- 4 Anlegg i Hallingdal
- 6 Auksjon
- 8 Vedlikeholdsområde
- 8 Tanker på grøttekanten
- 9 Wild-west-skilting
- 10 Spaniaturen
- 13 Leserinnlegg
- 14 Ung på hjul
- 15 Gulsvik bru
- 16 Juristens spalte
- 17 Ledig dykkerjobb
- 18 Ny plansjef
- 19 Forslagsordningen
- 19 Nellik-aksjonen
- 20 Personalia

### 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:

Foto: Rundkjøringer er "in"  
for tida. Denne finner vi på  
Kongsberg  
Foto: Per Erik Knive

## Redaktøren har ordet...

Årets moteplagg  
i vegvesenet:

# T-skjorter

Samtlige ansatte i etaten får nå tilbud om å kjøpe årets moteplagg i vegvesenet, T-skjorte.

Dette er et ledd i markedsføringen og profilering av etaten, og Vegdirektoratet kan derfor tilby de ansatte å få kjøpe dette plagget. Ethvert firma med respekt for seg selv får anskaffet denne form for reklame som de deler ut til sine ansatte, gratis.

Selv om det koster firmaet en del kroner, er reklameverdien og den positive holdning som blir skapt blant de ansatte, verd pengene. Selvsagt er det prisverdig at direktoratet anstrender seg til det ytterste for å følge opp, også innen det offentlige, men den store forskjellen er at den enkelte selv må betale for produktet.

For deg og meg representerer ikke 40 kroner noen betydelig sum dersom vi

ønsker å skaffe oss en T-skjorte, men skulle omtalte tekstil gratis deles ut til alle ansatte, blir det snakk om relativt mange penger.

Men i relasjon til hva?

Vegvesenet i Buskerud forvalter årlig ca. 360 mill. kroner, og omlag 500 personer er ansatt til å forbruke disse pengene. På denne bakgrunn skulle det bety svært lite for etaten, dersom det ble spandert et slikt klesplagg på hver enkelt.

Dette ville være billig markedsføring, og kanskje ikke aller minst, det ville være med på å skape noe positivt blant de ansatte, ja sågar bidra til å styrke etatsånden.

Men slik er vel kanskje for drøyt å forlange innen det offentlige i dag?

Men ikke som. Dere som nå ønsker å anskaffe T-skjorte med kråke, må gi beskjed til vegkontoret snarest.



Vegkontorets "førstedame", Hilde Midtgård iført T-skjorte med kledelig kråke.

## Vi retter: Skotselv bru eldre enn som så

I forrige nr. av Brobyggeren skrev vi at Skotselv bru nå var under oppussing. Samtidig kunne vi fortelle våre lesere at brua var bygd i 1982.

Sølv sagt har vi mottatt reaksjoner fra våre lesere på denne noe drøye påstanden, men de aller fleste har nok forstått at de to siste tallene har byttet plass.

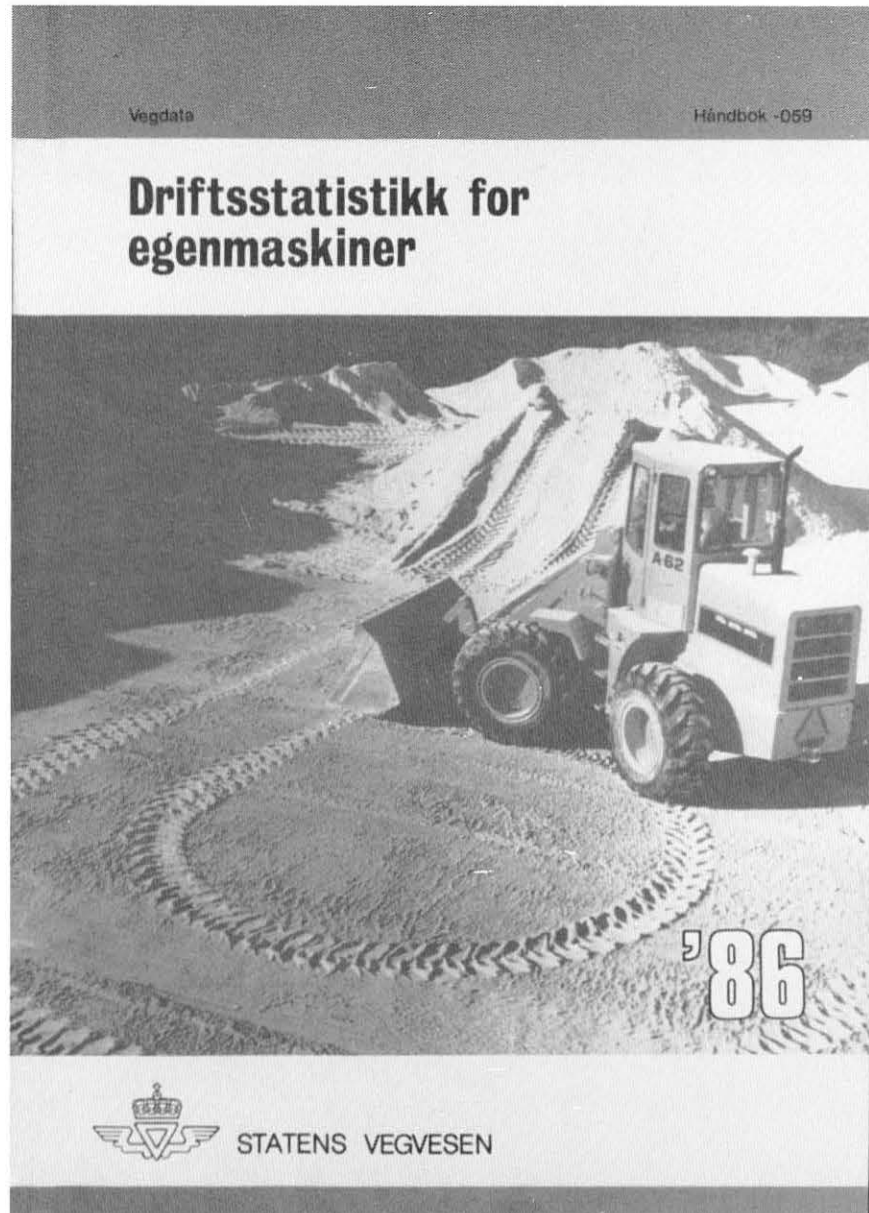
Så la oss derfor slå fast for all ettertid: Brua, den er bygd i 1928.

## Alle biltilsyns- stasjonene i fylket kan sjekke bremsevesken

I radioens P2, "Midt i trafikken", kunne vi en dag i sommer høre at biltilsynet ikke hadde utstyr for å sjekke kvaliteten på bremsevesken. Dette fikk vegkontorets info-konsulent til å kaste seg på telefonen for å fortelle at i Drammen har de slikt utstyr.

Det som innringeren imidlertid ikke var sikker på, var om de øvrige stasjonene i fylket hadde tilsvarende utstyr, derfor ble det ikke nevnt. Det viser seg at samtlige stasjoner har dette måleutstyret og således er i stand til å sjekke bremsevesken. Det er derfor sterkt å beklage at den fulle sannhet ikke kom for dagen — men et ærlig forsøk ble i hvert fall gjort for å rettferdiggjøre biltilsynet.

I sakens anledning kan vi nå fortelle at stasjonene i fylket vil vurdere å legge inn sjekk av bremsevesken som en fast del av kontrollopplegget. Dette vil bli diskutert på kommende seksjonsleder-møte, og så får vi se om Buskerud nok en gang blir første fylke som iverksetter noe nytt på trafiksikkerhetsfronten.



## Ny håndbok fra Vegdirektoratet

**059—Driftsstatistikk—egenmask  
Vegdata 0188 sider**

Formålet er å presentere inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse for vegvesenets egen maskinpark, gi vegkontorene anledning til å sammenlikne data vedr. egen maskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet eller data for andre vegkontorer og maskinavd. opplysninger som kan bedre driften av egen maskinpark.

## Ny håndbok fra Vegdirektoratet

**083—Personalstatistikk '86  
Vegdata 0115 sider**

Håndboken inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon, oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften. I disse kapitler gis stillings- og aldersfordeling av arbeidstakerne i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdriften er omtalt i separate kapitler. De fleste oppgaver i denne håndbok er tidligere utgitt dels i håndboken.



# Anleggsdrifta i Hallingdal



Pen grøft?

Av Gunnar Gran

Redaktøren så strengt, men bedende på meg med sine "lyseblå" gjennom gullbeslåtte glass og sa: "Nå har du sluppet unna lenge, kan du skrive litt om anleggsdrifta i Hallingdal?"

— Ja, så sitter jeg og skriver da! Det er jo ekstra hyggelig at utkantfylket også er av allmenn interesse!

Jo, vi strever med vårt vi også. Hver på vår kant. Sæming og Erik lager planer. Ole, Edvin og Egil gjør så godt de kan for å overbevise meg om at planene følges.

I skrivende stund er frafallet av 3 av anleggets faste bemanning et faktum: Kjell, Gerhard og Knut. Det er å håpe at dere finner dere til rette også på deres nye plass. Men vi har også fått forsterkninger. Nye av året er Svein Olav Thoreplass og Knut Sverre Vold som med dette ønskes velkommen til vårt lille imperium.

Selv utenfor de sentrale deler av fylket kan det skje endringer i tilvante rutiner!

At oppsynsmennene har hatt sommerhjelp av unge menn har ikke vært spesielt uvanlig. Derimot er det noe nytt hos oss at alle 3, Ole, Edvin og Egil, har hatt hver sin dame (så vidt vites kan de respektive fruier slappe av, det hele har vært under



"Uhyret" inspireres av de sakkyndige, Fra venstre: E. Berge, H. Ramstad og K. Reistad.

tilsyn av faste formenn). 2 av jentene er studenter i faget og jeg vil nytte anledningen til å takke for vel utført jobb, og ønske dere velkomne igjen neste år, og til å søke på fast jobb i vegvesenet når dere er ferdig utdannet.

For øvrig har vi i de seneste dager tatt i bruk "siste nytt" på gravefronten. Som fotoet viser kan grøfter også graves med annet utstyr enn spade og gravemaskin m/skuff.

Denne 30 tonn tunge beltegående "kjempemotorsaga" går i både løse masser og fjell. Dog med noe forskjell i tempoet. På anlegget ved Noresund hvor maskinen ble prøvd var kapasiteten oppe i ca. 3 m i minuttet, med en ferdig grøft på 80 cm dybde og 60 cm bredde (løse masser). Den gjennomsnittlige framdrift lå nok imidlertid vesentlig lavere. Grøften som skal tjene til dypprenering ble fylt ved hjelp av spesialutrustet bil fra samme firma som gravde grøfta. Det fungerte meget fint.

For øvrig har vi "siden sist" vært ganske flinke, synes jeg. Vi har bygd nytt "alpinanlegg" fra Gyrihaugen til Trageton (Kvislastigningane). Det gamle og umoderne slalåmanlegget er nå blitt til en moderne storslalåmbakke med størst vanskelighetsgrad i nedre del av hengt. Vel nede på "sletta" mellom Hagafoss og Gyrihaugen har vi fått et flott parti hvor vi med en helskru plutselig er inne på Hagafoss bru. Spøk til side, det har blitt en vesentlig forbedring av en vanskelig parsell på rv 7. Stor innsats gjorde at vi hadde ny veg ferdig til ferien. Men "alle" spør om når vi skal fortsette videre oppover.

For øvrig har vi et "prøveprosjekt" med å sette bort stålarbeid til maskinavdelingen. Det skal bygges gangbru på Hagafoss (ved siden av riksvegbrua). Disse arbeider er overlatt Skredderberget & Co. Jeg tror det blir vellykket.

Litt lenger ned i dalen (Torpo) har vi en del "gamle synder" som vi nå prøver å få unna i tillegg til å fullføre en 800 m lang bit ved Rudningen.



Dette er litt av en tanngard?

På Noresund streves det for tiden med å fullføre en ca 2,2 km lang "bit". Der har legging av stikkrenner etter "nye krav" til dybde og med kummer nesten tatt knekken både på Egil, Svenn Gunnar og Co. Men nå er snart alt klart til avsluttende overbygningsarbeid. Noe både vi og ikke minst trafikantene sikkert ser fram til.

Nytt av året er også at øvre del av Numedal er innlemmet i anleggsdistriktet NORD. Fylkesveganlegget Kirkebygdvegen ble overlatt under-

tegnedes ansvar. Som uvdøl av opprinnelse, var det jo naturlig at Edvin "ønsket" å være sjefen der. Selv om også det anlegget har problemområder, er det en fordel der: alle ønsker seg en bedre veg! Under daglig arbeidsledelse av Svein står nå snart Fv 122 fram i ny og bedre (god) skikkelse.

Fordelingen av fylkets anleggsbudsjett fører som kjent til en "slanking" for vårt område, men vi får fortsette å stå på for å holde liv i en organisasjon som bør være liv laga.



# 1. - 2. - 3. gang

Av Willy Bakken



Hvem får hammeren i hodet?

En strålende fornøyd overing. ved maskinavdelingen, Eivind Berge, kunne konstatere at salget ved årets auksjon på Solberg vegsentrall gikk over all forventning.

Samtlige varegrupper som var lagt fram på tilbud, skiftet eier, og til sammen kom det inn nærmere 400.000,- kroner i kassa. Tross det dårlige været, var det en opplagt auksjonarius Jørn Gjennestad, som fikk budene til å strømme jevnt og trutt inn. Etter en oppvarmingsrunde med lette kontormaskiner, var det klart for varer i den tyngre klassen.

Prisene på de ulike vareslagene varierte selvsagt etter årsmoell og forfatning, men alt i alt sa overingeniøren seg svært så godt fornøyd med prisene som ble oppnådd.

Aller mest fornøyd var seks rødrussaspiranter, som sikret seg vår gamle verkstedvogn for rimelige nitusen kroner. Her skulle det bli rødrussbil av aller ypperste slag.



Fornøyde var også våre brus- og pølseselgere, som på grunn av det sure været, fikk omsetning langt over det forventede.

Summa summarum: Tilfredse kjøpere og like tilfredse selgere – og hva mer kan en da forlange?

Været er det som kjent ingen som rår noe med – selv ikke vi i vegvesenet.



**BILDENE:**

Øverst til venstre: Det er ikke alle som kan tilby trekkspillmusikk på sine auksjoner – men det kan vi. Olaf Rustand avsluttet med "Pengegaloppen".

Øverst til høyre: Skal det være en borhammer? Jan Fjeld gjør sitt for å få avsetning på varene.

Midten: Regnemaskinene fikk også bein å gå på.

Nederst: Mest fornøyd tror vi denne gjengen var, som sikret seg den gamle verkstedvogna. Nå vil den skifte fra gul til rød farge og bli en staslig russebil.





# Er 7 vedlikeholdsområder det riktige i fremtiden?

## Av prosjektleder Hans Olav Lien

Buskerud har som målsetting å BLI BEST når det gjelder vedlikeholdet.

For å nå denne målsettingen er det flere ting som må gjennomføres og forandres både på vegkontoret og i utedriften.

En fornuftig organisering av virksomheten er viktig for å nå dette målet. Stikkord som delegering, opplæring, motivering og kommunikasjon er viktig i denne forbindelse.

Når det gjelder fase 1 i organisasjonen, har Buskerud satset på å beholde 7 vedlikeholdsområder, for så senere å vurdere dette nærmere ved å sammenligne seg med fylker med større områder.

Tiden er nå kommet til å se nærmere på hva som har skjedd og hva som er utviklingen på viktige områder i vedlikeholdsdriften.

Det er derfor etablert en prosjektgruppe som har som målsetting å se på forhold som kan ha betydning for et effektivt og kostnadsbevisst vedlikehold. Dette vil skje ved at Buskerud sammenligner seg med Telemark, som var tidlig ute med store områder. I tillegg vurderes også nye momenter som kan ha betydning, blant annet konsentrasjon av utbedringsmidler, utvidet bruk av EDB o.s.v.

Konklusjonen skal være enten:

- Beholde nåværende størrelse eller
- Områdestørrelsen vurderes på nytt.

Ferdigstilling er satt til 1. april 1988.

Prosjektplanen går ut på å samle inn data om status og utviklingen på følgende områder:

- Utvikling i vedlikeholdsstandard (riksveger).
- Opplæringstiltak.
- Delegering av arbeidsoppgaver.
- Forholdet til andre avdelinger.
- Forholdet til kommune/publikum.
- Bruk av EDB i driften.
- Lagsmøter/områdemøter.
- Bemanning på vegstasjoner/utedriften.
- Arbeidsmiljø/trivsel.
- Konsentrerte utbedringer.
- Kostnadsutviklingen.
- Produktivitetutvikling.
- Utvikling av maskinutrustning og maskinutnyttelse.
- Driftsbygninger.

Det legges her opp til intervjuer med personer på ulike nivåer i fylkene.

Etter at driftsresultatene for 1987 foreligger presenteres status og utviklingen på områdene:

I utgangspunktet bør dette være en nyttig undersøkelse for begge fylker, ved at positive og negative trekk ved utviklingen i de enkelte fylker kommer frem.

Vi regner med at prosjektet skal klarlegge de enkelte forhold på en slik måte at en anbefaling av færre områder eller ikke skal være mulig.

Foruten undertegnede består prosjektgruppen av Gunnar Hval, Rolf Sandberg og Egil Wårviken.

## Tanker på grøftekanten

Livet i veggrofta går sin gang. Snart er det vinter – snø og is overtar og vegfantene finner nye utfordringer. I løpet av sommeren har vegfantene forhåpentligvis hatt sin fortjente ferie – det være seg på biltur til Vestlandet, på campingtur i Sverige, på busstur til Spania eller pakketur til Sahara.

Skulle tro han valgte å feriere langt fra alt som har med veg å gjøre – men nei.

Mange erfaringer å ta med hjem etter slike utflukter – og forskjellen mellom forholdene i Sahara og Hardangervidda vinterstid er mindre enn man i utgangspunktet skulle tro. Grytidlig om morgenen må ørkenstrøkets vegholdere ut med sine hjulgående bulldozere for å rydde unna siste natts fonner av sand som har lagt seg på vegbanen. Vi skal være glad til i Bus-

kerud som bare behøver å brøyte halve vidda halve året!

Leser forresten i det ærverdige organ «Vegen og Vi» at det nå har vært møte for vegsjefene. Møtet er behørig referert – ja det avsløres sågar at det har vært 7 kvinner til stede i forsamlingen – men det bemerkes samtidig at «ingen av dem sa noe».

I disse tider skal man være forsiktig med utsagn som kan oppfattes som diskriminerende – så en smule likestilling er det kanskje på tide å introdusere. En nærmere opptelling av «Vegen og Vi's» sitater av de fremmøtte vegsjefer – som jo alle er menn – avslører at 7 av disse heller ikke sa noe. Vi våger ikke å gjette på om det kan finnes





# Wild West skilting

Av Willy Bakken

En gjenganger innen vegvesenet er problemet med mangelfull og feil arbeidsskilting.

Dette er et tema som til stadighet blir tatt opp såvel blant egne ansatte som firmaer som utfører jobber for oss. Likevel opplever vi daglig at det slurves ikke så rent lite på dette området. Et ferskt eksempel er arbeidet med utskifting av auto-vern på E-76 ved Horgen. Her hadde et privat firma fått i oppdrag å utføre dette. Jobben i seg selv ble gjort med tilfredshet, men arbeidsskiltingen sto til stryk. Skilt som opplyste nedsatt fart til 50 km/t mens arbeidet pågikk ble satt opp, men noe skilt som opphevet denne fartsbegrensningen var ikke å se.

Da arbeidet var avsluttet, forlot firmaet stedet med oppsatte skilt som opplyste om 60 km/t og innsnevring. Toppen av kransekaka var to kjegler plassert midt på gulstripa. Ikke et levende menneske eller noen form for maskiner var å se på mils avstand, i hvert fall ikke med tilknytning til denne jobben.

Tidligere var det blitt gjort henstilling til dette firmaet at de måtte skjerpe seg

sammenhenger mellom to så påfallende like tall.

Personalpolitikken i etaten har tydelig fått en ny giv. Sist jul fikk vi julegaver. En fin messingnål ble utdelt – og tro om ikke pensjonistene også får en.

Det siste tegn på at noe er på gang har vi fått via rundskriv med tilbud om kjøp av T-skjorter for egen regning. Her er vi redd for at vegvesenet er for seint ute. Markedet for T-skjorter er forlengst dekket av etatens mange leverandører av varer og tjenester som velvillig har bidratt med gratis trøyer i



Nedsatt fart til 60 km/t – men ingen aktivitet var å se. Ei heller noen opphevelse av fartsgrensa.



Årsaken til nedsatt fart var to kjegler plassert på gulstripa. Men ikke en levende sjel var å se, for jobben den var ferdig utført den.

på grunn av slurv med skiltingen, men ingenting ble gjort. Vi kan heller ikke forlange at oppsynet skal opptre som barnepiker, en viss ansvarsfølelse må vi kunne forvente fra private firmaer også. Men som antydning innledningsvis, vi er ikke feilfrie selv heller. Uten å henge ut noen bestemt, har vi på vår ferd rundt om i fylket, med selvsyn, re-

gistrert feil og mangler ved denne skiltingen.

Vår ærbødige påstand er at dette bare er latskap, og at på dette felt bør vi nå ta oss selv i nakken for at det skal bli bedre. Det nytter lite med blomsteraksjoner og holdningskampanjer dersom vi selv er så slurvete som vi er.

alle regnbuens farger – og med reklame for alt fra maling til bulldozere.

Vi venter spente på neste trekk.

For fantene på grøftkanten henger livet tidvis i en tråd. Ingen spøk å gjøre nyttig arbeid når trafikantene farer forbi i stadig mer svimlende fart. Stadig flere har det så travelt at selv 200 km/t ikke lenger er noen øvre grense. Ja, det ryktes at et fantom er observert med en hastighet opp mot 240 km/t. Snart blir det bare mulig å utføre vegarbeid på lukkede baner!

Så går det altså mot vinter igjen. Tradisjonen tro blir det vel også i år

diskusjon om varmedresser – om hvem som får og hvem som må kjøpe selv – men diskusjonen foregår, går maskiner og utstyr på tomgang for å holde varmen – om noen våger å summere regnestykket vil man ventelig finne ut at de varmedressene som vegfantene ikke får av vegvesenet har vegvesenet allerede betalt mange ganger i form av stillstand og dødtid.

Tør vi foreslå at man i år snur på saken og ser på investering i eget personale som en lønnsom investering – og ikke bare en utgift???

Oktan.



# Den store Spania-turen 1987

## Av Aud Laurentz Tveit

En gang på forsommeren 1986 tok regnskapsleder Tore Wang en prat med trafikkpedagog Steinar Stenvik. Tores spørsmål til Steinar lød omtrent som så: "Går det an å kjøre buss til

Spania?" Og Steinar, som også kjører litt buss på fritiden, svarte: "Klart det går an."

Dermed var det første skrittet tatt til det som skulle bli Den Store Spaniaturen 1987.

En stund senere havnet det et papir på skrivebordene rundt omkring på

vegkontoret. Det var Tores første informasjonsbulletin om det som skulle bli ferieturen 1987.

Etter en kort familiekonferanse meldte vi oss på turen. Det var anledning til å invitere med familie og venner. Resultatet var at svoger Svein meldte sin interesse sammen med kone og yngste sønn.

I løpet av høsten og vinteren sendte Tore ut flere informasjonsbulletiner. Vi fikk først og fremst greie på hvor vi skulle, hvor langt det var, reiserute m.v. Vi fikk mye nyttig informasjon vedrørende hotellbestilling, ferjebilletter, valuta m.v. En skulle tro at Tore hadde lang erfaring som reisearrangør, for disse informasjonsbulletinene var alltid kjærkommen lesning. Samtidig ble forventningen holdt på topp.

Og endelig kom den store dagen – 19. juni 1987. Th. Liens 2-etasjes turistbuss "Big Boy" plukket opp forventningsfulle turdeltagere fra Åmot til Larvik. Det var for øvrig ganske god geografisk spredning på deltagerne. Fra Uppsala i Sverige i øst til Hardanger og Møre i vest. I Larvik gikk vi ombord i Peter Wessel. Der tilbragte vi natten før vi igjen kunne ta plass i "Big Boy" i Frederikshavn lørdag morgen 20. juni. Kl. 0730 var samtlige på plass i bussen.

Og så bar det nedover i Danmark. Bussens faste sjåfør, Hasse, tok denne etappe. Han og Steinar skiftet på kjøringen, og det var gutter som kunne kjøre buss. Vi brukte vel 4 timer på å kjøre gjennom Danmark. Da vi hadde kjørt ca 2 km inn i Tyskland, tok vi ca 1 1/2 times pause. Det var en stor kafeteria der med masse god mat og et stort supermarked hvor vi kunne proviantere av hjertens lyst.

Så bar det videre nedover kontinentet på tyske motorveger. Været var ikke helt topp, men godt kjørevær. Den første dagen i bussen gikk forbausende fort selv om vi bare hadde stopp for rasting. For de yngste var det god underholdning å se på videofilmer. Vi voksne hadde vel mer glede av å se på utsikten og å følge med på kartet. Små konkurranser ble også arrangert i form av rebuser og kryssord. Dessu-



ten var det kjøpt inn forfriskninger både i egen og felles regi. Kaffemaskinen var også flittig i bruk. Liv Wang var sjef for kaffemaskinen, og det var ikke få kopper som gikk med.

Ca kl. 0330 på natten passerte vi grensen til Frankrike. De fleste våknet vel da, og vi forberedte oss på et langvarig opphold p.g.a. visumplikten. Men etter en kort tur i grensekontrollen, kom Steinar tilbake og vi kjørte videre. Tore, som hadde ordnet visum for alle de norske deltagerne, ble nesten litt ergerlig ved tanken på alt arbeidet han hadde hatt.

Resten av natten sov vi endel og da vi begynte å våkne, var vi kommet et stykke ned i Frankrike. Vi passerte Lyon ca kl. 0745. I passelig frokosttid var stopp på en stor rasteplass som lå på begge sider av motorvegen. Der var det to store kafeteriaer og romslige toaletter hvor det var mulig å gjøre morgentoalett. Oppholdet ble litt lenger enn beregnet på grunn av vanskeligheter med air-conditionlegget i bussen. Det var litt ergerlig, for nå begynte varmen og sola å komme. Men med manuell styring gikk det bra. I Sør-Frankrike kjørte vi gjennom store åkrer med drueplanter og ferskentrær. Det var nok et typisk vin- og jordbruksdistrikt. Nå steg også forventningene, for i løpet av ettermiddagen ville vi være fremme på bestemmelsesstedet: Lloret de Mar på Costa Brava på Middelhavskysten nord i Spania. Vi passerte grensen til Spania ca kl. 1500 og etter snau to timers kjøring var vi fremme. Vi hadde fått reservert plasser på 2 leilighetshoteller, eller appartementsos som det heter på spansk. Første stopp var appartementsos Fanals hvor flesteparten var innlosjert. Deretter bar det videre til appartementsos El Sombrero de Tres Picos for resten av oss.

Vi som bodde på Sombrero hadde fin utsikt over Middelhavet. Vi hadde gata, en p-plass og strandpromenaden mellom oss og stranda. En del trafikkstøy var det riktignok, men det var småproblemer. På den annen side fikk vi et lite innblikk i hvordan en spansk turistmaskin fungerer. En tidlig morgenstund så jeg en slags "piggbørstemaskin" som sørget for at badestranda var fin og ryddig til neste dag. Søppel ble også plukket opp. Det hendte at det gikk hele manngarder av "kommunearbeidere" og plukket etterlatenskaper etter turister i store plastsekker. Kosting og vasking av fortauer på de nærmestliggende barer/kafeer



Artikkelforfatter Aud og reiseleder Tore synes å ha det bra.

var også et dagligdags gjøremål på morgenen.

Hva gjorde vi i løpet av 2 uker i en spansk turistmaskin? Først og fremst var det sol, varme og badeliv vi ønsket oss. Og det var det i rikelig monn. Costa Brava er etter min mening bedre enn mange andre steder i syden. En vakker kyst med mange klipper. Costa Brava betyr jo Den ville kyst. På den måten ble det mange småbukter å bade i. Mye koseligere enn de milelange strendene. Sanden var nesten så grov som risengryn. Det var bare å børste den av seg og borte var den. Ikke ubehagelig sand i hår, ører osv., for ikke å snakke om badehåndklær. Mat og

drikke var godt og rimelig. De fleste lagde sin egen frokost, men spiste middag ute. Det var selvfølgelig mulig å lage middag i sin egen leilighet. Og det var fristende, for kjøttvarene i butikkene var både delikate og rimelige. Grønnsaker og frukt likeså.

Dessuten hadde vi noen utflukter. Den første gikk av stabelen på selveste Sankthansaften. Da gikk turen til verdens største champagneprodusent Freixenet. Der var det ca 400 ansatte. Vi ble vist omkring i kjellere som lå langt under jorden. Det var lagret tu-



Senor Gomez, omkranset av konkurrenter, nådde ikke helt til topps under hesteskokastingen. Det gjorde nesten Senora, som sikret familien en 2.plass.



senvis av champagneflasker der - noen helt nedstøvet. Vi fikk også en liten innføring i hvordan produksjonen foregikk i tidligere tider. Det måtte vært en opplevelse å ha vært der i innhøstningstiden. Omvisningen ble avsluttet med lunchservering. Et stort koldtbord sto dekket og en smokingkledt hovmester skjenket champagne. Det smakte deilig, og det er jo ikke hver dag man drikker champagne til lunch. Ungene ble imidlertid temmelig skuffet for de fikk vann å drikke. Sankthansfeiringen i Spania var også temmelig "frisk". Foruten bålbrenning, som vi er vant til fra hjemlige breddegrader, ble det brukt ganske mye fyrverkeri. Det var omtrent som en nyttårsaften hjemme. Skyting og smelling til langt på natt.

Den andre utflukten gikk til Barcelona. Da hadde vi svensktalende guide. Selvfølgelig får man ikke det rette inntrykket av en stor by som Barcelona i løpet av en ettermiddag, men interessant var det. Byen har ca 4 mill. innbyggere, omtrent like mange som i hele Norge. En båtutur i havnen hørte med, og det var imponerende å se en stor internasjonal havn med alt utstyr. Men gudskjelov at en ikke falt i vannet. Det var så utrolig skittent at det er vel spørsmål om en hadde overlevd. Som avslutning så vi de flotte fontenene som ble bygget til Verdensutstillingen i 1929. Da var det blitt mørkt om kvelden, og det var fantastisk å se vannspillet. Det ble skiftet med forskjellig lys og det var musikk til.

Den tredje utflukten i felles regi gikk til nattklubben Grand Palace. Den var det internasjonal klasse over. Vi fikk se imponerende danseshow, særlig var avdelingen med spansk dans og musikk flott. Bare kostymene var et syn. Inngangsbillettene var ganske dyre, med en 1/2 flaske champagne, evt. en flaske mineralvann var inkludert.

Og så var det selvfølgelig Det Åpne Spanske Mesterskap i hesteskokasting. Initiativtager til dette var Senior Gomez (Jarle Brekken). Han og en kamerat hadde med utstyret som skulle til. De innledende runder gikk på badestranda ved de respektive bostedene mens semifinalen og finalen gikk på Fanals. Det så ut som både spanjoler og andre turister fikk noe å se på. Interessen var i alle fall stor, særlig ved Sombbrero. På murkanten over stranden satt det fullt av folk. De tenkte vel som så: Nordmenn er gale. Mester i kon-



Bildet taler vel for seg selv.

kurransen ble Johnny Johannesen med senora Gomez (Unni Brekken) på andre plass.

Butikkrunder ble det også tid til. Mye fint å få kjøpt, men også masse "turistrask". Det gikk visst mye i joggedresser og T-skjorter, for på hjemturen var det mange nye antrekk å se. At det hadde blitt handlet mye var det i alle fall ingen tvil om, for da vi skulle reise hjem var det tre koffertar som ikke fikk plass i bussens bagasjerom.

Vi som bodde på el Sombbrero hadde også våre faste formiddagstreff. Kl. 1200 møttes vi på en kafe/bar nær stranden. Der nøy vi vår tyske kaffe med godt tilbehør, eller noen foretrakk noe mer leskende.

Etter 14 deilige dager kom så avreiseditiden, søndag 5. juli. Det ble en varm dag. Hasse og Steinar hadde vært på verksted med bussen i Spania for å reparere air-condition-anlegget, men de karene hadde sikkert ikke så mye greie på den slags. Det sviktet i alle fall igjen, så det ble ganske heft. Særlig i 2. etasje. Det ble kjøpt inn drikkevarer på hver eneste stopp, mest vann. Aldri har vel så mange norske sydenturister kjøpt og drukket så mye vann. På en kafeteria vi spiste viste termometeret + 45 C. Varmen ble nok en påkjønning for mange, men heldigvis gikk det bra med alle sammen. Det var deilig når sola forsvant og mørket kom. Tidlig neste morgen tok Steinar av fra motorvegen og tok en sving bortom grensen mot Øst-Tyskland. Det var litt skremmende å se de høye gjerdene som skilte øst og vest. Senere tok vi frokostpause før vi

tok en lengre stopp i en gammel tysk by som heter Celle. Her hadde vi tid til å spasere omkring og se på de mange vakre gamle husene. Det så ut som de fleste var nyrestaurerte og velholdte. Da vi dro fra Celle, kjørte vi gjennom et område med mange minner fra Den andre verdenskrig. Den beryktede konsentrasjonsleiren Bergenbelsen hadde ligget her. Den er fjernet, men vi passerte en stor kirkegård hvor det bare lå engelske flygere som hadde falt under krigen.

Så bar det ut på motorvegen igjen og videre nordover. Siste stopp tok vi på samme sted som på nedturen, og så var det strake vegen til Frederikshavn og Peter Wessel. Det hadde vært en minnerik ferie. Flott arrangement og dyktige sjåfører. Vegene var jo også fine. Det var nesten bare motorveger. I Tyskland er det fri ferdsel på motorvegene, men både i Frankrike og Spania er det bompenger. Da vi besøkte champagneprodusenten Freixenet kjørte vi 12 mil. På den strekningen måtte vi betale bompenger 4 ganger. Det kunne kanskje være noe å tenke på. Her hjemme blir det jo ramaskrik hver gang det er snakk om et bomvegsprosjekt. Noen av turdeltagere var så fornøyd med turen at de har bestilt plass til neste år. De vil kjøre selv med egne biler. Det skulle sikkert ikke bli noe problem med de fine vegene. Det er jo store omkjøringsveger utenom byene, og det er godt skiltet. Men hvis Tore & Co. skulle finne på å arrangere en tur igjen, ville jeg ikke betenke meg om å melde meg på. Det gikk så absolutt an å kjøre buss til Spania.



## LESERINNLEGG:

# MASKINAVDELINGENS REGNSKAP

Vegvesenets regnskap blir i stor utstrekning brukt som et sammenligningsgrunnlag i forholdet mellom kostnadene ved egen drift kontra innleie/entreprise.

Det er vår oppfatning at en ikke får noe riktig bilde av de driftsmessige, kvalitetsmessige og kvantitetsmessige sider ved å sammenligne maskinavdelingens regnskapstall opp mot timepriser for innleid materiell.

Et enda dårligere sammenligningsgrunnlag får en hvis tallene som legges fram heller ikke stemmer i forhold til maskinavdelingens regnskapssystem.

I maskinavdelingens rapport for 1986 må fellesutgiftene være feil fordelt. Det er lite trolig at fellesutgiftene på bil nr. 511-02 skulle beløpe seg til så mye som det opereres med i rapporten.

De store fellesutgiftene bidrar til et negativt driftsresultat for vedkommende bil. Dette er lite inspirerende såvel for fører som for de som har administrert.

Vi oppfordrer maskinavdelingens ledelse om en redegjørelse omkring dette, og i hvilken grad en kan stole på de øvrige tallene.

Vi ser det som en fordel om hver enkelt sjåfør/maskinfører kunne få en detaljert regnskapsoversikt over den maskin/

bil vedkommende kjører. Dette ville inspirere den enkelte til å bestrebe et best mulig driftsresultat. Men forutsetningen må være at regnskapstallene er riktige.

*Vi imøteser et svar i Brobyggen.*

**Buskerud Arbeidsmannsforening.**

**Hilmar Ødegården,**  
formann.

**Rolf Sandberg,**  
hovedtillitsmann.

## Maskinavdelingen svarer

Saken har vært forelagt overing. Berge, som kan opplyse følgende:

Det medfører riktighet at større deler av fellesutgiftene i 1986 ble fordelt på maskin-gruppene 511 – firehjulstrekte lastebiler, 514 – varebiler, 518 – tilhengere og 549 – div. maskiner.

Dette resulterte imidlertid til at første maskinnr. i hver gruppe fikk alt for stor andel av denne kostnad, noe vi bare må beklage.

Berge kan videre opplyse at det nå arbeides med fordelingen av de månedlige felleskostnadene, og at vi regner med at vi allerede til neste år kan unngå slike skjevheter som dette.

Jeg kan godt forstå at våre faste sjåfører/maskinførere reagerer på den uheldige situasjonen dette har ført til, sier Berge.

Hvis vi skulle være etterpåkloke, kunne dette ha vært nevnt i det grønne heftet, Driftsdata for egne maskiner, for de maskiner dette gjaldt, legger han til.

For øvrig mener Berge at vi stort sett kan stole på de regnskapsdata som fremskafes for egne maskiner og utstyr, og selvsagt tar vi hensyn til nevnte feil når tallene skal analyseres.

Det kan for øvrig nevnes at det kommende vinter legges opp til samtaler med flest mulig sjåfører/maskinførere, der deres maskins rapporter, driftsdata og tekniske data o.l. vil bli drøftet, opplyser Berge til slutt

## DÅRLIGE MASKINFØRERE?

I siste nummer av Brobyggen fremkommer i et referat fra en konferanse at driftsavdelingens argument for ikke å bruke vegvesenets egne høvler er at førerne er for dårlige.

For vår del tror vi at vegvesenets førere kan måle seg med de fleste. Men heller ikke det å kjøre maskiner er noen medfødt egenskap. Det må læres, også gjennom erfaring.

Det er i en slik sammenheng naturlig å spørre om hvordan maskinavdelingen og driftsavdelingene samarbeider for å gi førerne nødvendig opplæring og erfaring. Kunne forholdene legges bedre til rette på dette området?

Det er neppe fornuftig å investere for millionbeløp i en maskinpark uten at det samtidig sørges for å gi førerne nødvendig opplæring.

Medlemsmøtet i Kongsberg og Eiker vegklubb 26.09.87 vil henstille til vegvesenets ledelse om å se på mulighete-

ne for å bruke veghøvlene i større utstrekning til utlegging av masser etter fliser, for å gi førerne mulighet til å skaffe seg nødvendig erfaring, dersom "dårlige førere" er en hovedårsak til dårlig utnyttelse av egen maskinpark.

**Kongsberg og Eiker vegklubb.**

**Hilmar Ødegården,**  
formann.

**Marthin Harangen,**  
sekretær.

## Svar fra maskinavdelingen

Vi har forelagt denne meningsyttringen for overing. Berge ved maskinavdelingen, som i en kommentar sier at våre maskinførere er fullt på høyde med andre fagfolk, både innen og utenfor vegvesenet.

Ansatte i vegvesenet representerer et gjennomsnitt av befolkningen i landet, sier Berge, og selvsagt kan det ha hendt at en av våre høvelførere har hatt en mindre vellykket dag. Men hvem har ikke det?

Berge er enig i at ingen er født med spesielle egenskaper som gjør dem ekstra skikket til å bli høvelførere. Dette er et håndverk som må læres som alt annet, sier han, og vi forsøker å legge forholdene så godt til rette som mulig. Vi har egen maskininstruktør som tar hånd om dette, og mitt inntrykk er at dette har fungert godt. Selvsagt kan ting alltid gjøres bedre, og dette er et forhold vi alltid har i bakhodet, sier Berge.

Dersom det er maskingrupper som går dårligere enn andre innen etaten, har vi ihvertfall ikke dårlige maskinførere å skyldte på, slutter Berge.



# "Ung på hjul"-instruktører selv på kurs

**Av Willy Bakken**

Det har det siste halve året vært relativt stille om prosjektet "Ung på hjul".

Nå som sommeren er på hell, forberedes en ny runde med kjøring på bane for unge, ferske førerkortinnehavere.

Som kjent har det vært medlemmer av motorklubber, ansatte ved kjøreskoler og biltilsynet, som har vært instruktører ved disse kursene. Disse har gjort en meget respektabel innsats gjennom flere lørdager, og alle er innstilt på å fortsette dette prosjektet.

For å bli enda bedre bilførere og instruktører, har de nå deltatt på et kurs i Sverige, nærmere bestemt Kinekulle Ring, der de selv har fått instruksjon, både gjennom teori og praktiske øvelser.

Det var i alt 19 instruktører med på kurset, som ble arrangert av stiftelsen "Ung på hjul".

Første kurskveld, fredag, ble den teoretiske delen avholdt, og dagen etter, fikk deltagerne lov til å slippe til på Kinekulle Ring. Dette er en vel 2 km lang asfaltbane, og fem biler, Honda Civic GTI, var stilt til rådighet for hungrige norske bilkjørere.

Dette var de samme bilene som ble benyttet under det svensk/norske Grand Prix Challenge.

I hver bil var det med en norsk instruktør som rettleidet om korrekt behandling av bil under relativt høye hastigheter.

Hver deltager fikk denne lørdagen kjørt mellom 50 og 60 runder, slik at enkelte var noe ømme, både i armer og skuldre, etter disse rundene. Det var heller ikke stort igjen av dekkene på de 5 bilene etter så mye kjøring.

Men selv om det var slitsomt både for mennesker og materiell, lærte instruktørene utrolig mye denne dagen.

Så får vi håpe at den lærdom og erfaring som ble tilegnet, kan komme de unge bilførerne til gode når de deltar i "Ung på hjul".



Her går det unna. Korrekt nedbremsing og kjøring i sving, var noen av momentene som ble trent på



Flatt jern. De modigste kom opp i en fart på ca. 160 km/t på rettstrekningen.



En svært så fornøyd gjeng etter avsluttet kjøring. Uhyre lærerikt var dommen.

## Biltilsynet Drammen: Mange fikk sjekket feriebilene

Biltilsynsstationen i Drammen har hatt åpen kontrollhall, og det var mange som nyttet anledningen til å få en gratis sjekk av feriebilene. Det som ble viet spesiell oppmerksomhet var styring, bremses, lys og dekk.

I tillegg stilte vegkontoret opp med sin radar, slik at bileierne også kunne få kontrollert speedo-meteret.

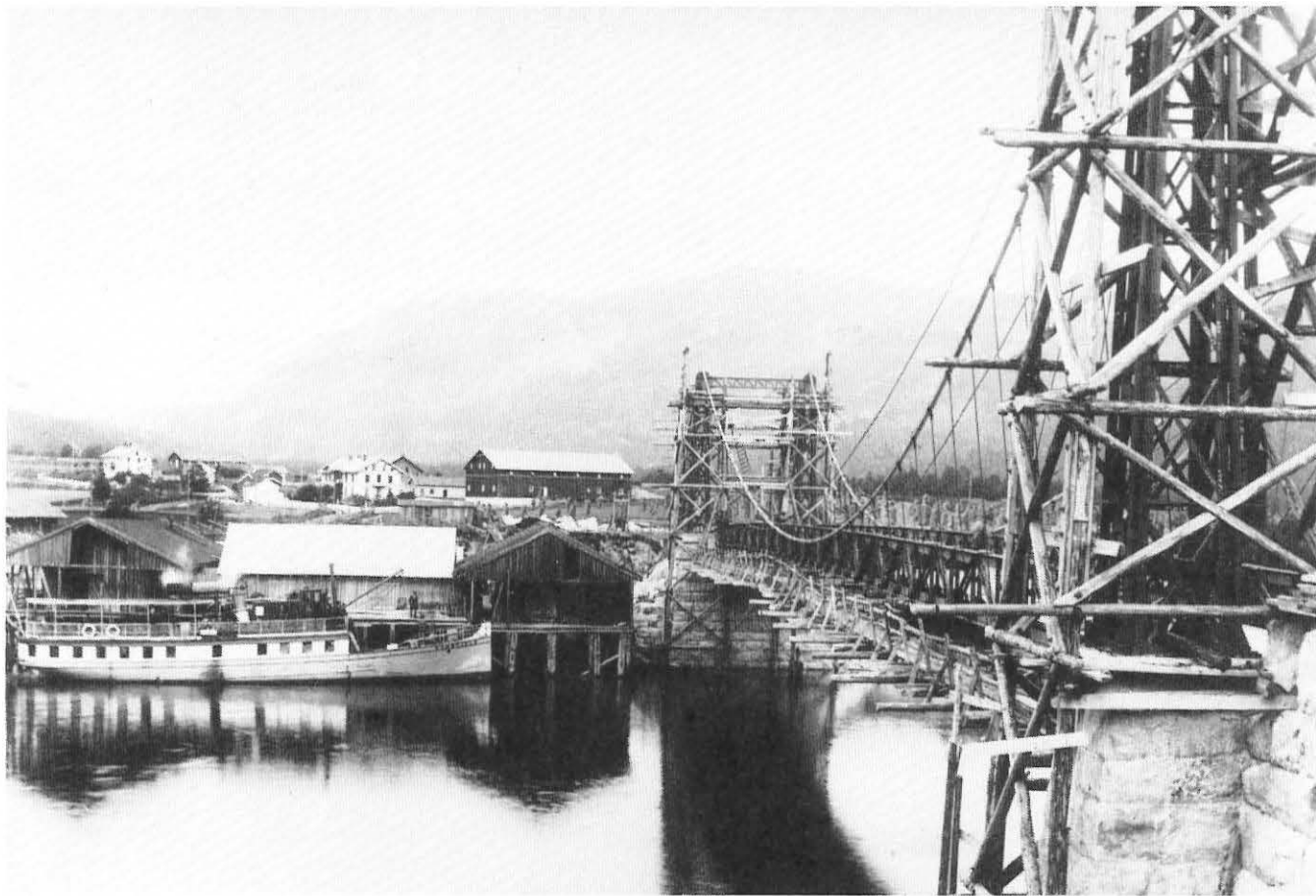
På de to ettermiddagene hallen var åpen, benyttet nærmere 160 anledningen til å kjøre innom.

Men det var ikke bare kjøretøyene som fikk ekstra pleie, for damene ved stasjonen vartet nemlig opp med både kaffe og kaker til de framfattede.

Det ble også vist ulike trafiksikkerhetsvideoer — men det varte kun en ettermiddag, idet både TV og videospiller ble stjålet i løpet av natta.

Selvsagt var også "Bråstoppen" på plass — og mange fikk en tankevekkende tur i denne.

Alt i alt, to positive ettermiddager i kampen for større trafiksikkerhet.



# Gamle Gulsvik bru

*Av Trygve Willumsen*

Bygging av ny hovedveg langs Krøderen ble påbegynt i 1898 etter at det omsider var blitt besluttet at den nye vegen skulle føres over på østsiden av Krøderen.

Den gamle hovedveg over Rignesåsen på Krøderens vestsida, som var å betrakte som rideveg, var usedvanlig bakket og tung med max. stigning opp til 1:3 på flere steder og det var i mange år blitt forhandlet om dens omlegging eller nybygging.

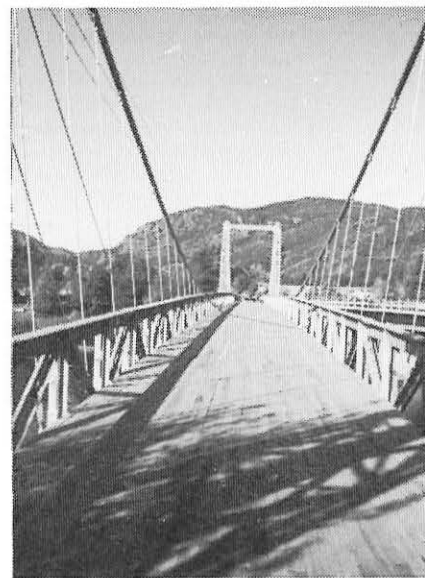
Anlegget av den nye vegen ble avsluttet med Gulsvik og Tuve bru ved Hallingdalselvens utløp i Krøderen.

Gulsvik-brua er en hengebru med spennvidde 97 m og var den første kabelhengebru i landet. Den var ferdig i 1905 og dermed var den nye vegforbindelsen på Krøderens østside og Hallingdal knyttet sammen. Under krigen ble brua skadet ved sprengning ved bruas mitte. Imidlertid ble verken

kabler eller brubane helt avsprenget og brua kunne således med litt reparasjon av brunanen passeres av gående og ganske lett hestetrafikk. Brua ble senere reparert og satt i god stand. Men etter hvert ble biltrafikken og belastningene for store for hengebrua og det ble nødvendig å få bygget ny bru. Den ble åpnet i 1975 og ligger i umiddelbar nærhet av den gamle hengebru.

I 1982 henvendte vegsjefen seg til Vegdirektoratet og fremholdt at en anslå brua for verneverdig på grunn av at den ved siden av å være landets eldste kabelhengebru, har en egenartet konstruksjon og en attraktiv beliggenhet i forbindelse med rasteplass. En reparasjon og istandsetting av brua var imidlertid nødvendig og dette var kostnadsregnet til kr. 160.000 — da bare regnet på gangtrafikk.

I samråd med Riksantikvaren ble Buskerud samme år tildelt foreløpig kr. 40.000 til arbeidet med brua. I årene deretter fikk en tilsammen tildelt kr.



**Gamlebrua har fått nytt "gulv".**

220.000. De samlede utgifter til istandsetting av brua ble således kr. 260.000.

Hovedreparasjonen av brua bestod i legging av nytt tredekke på brunanen og sandblåsing og malking av jernkonstruksjonen.

Arbeidene var ferdiggjort i 1986.



# Juristens spalte

Av  
Tore Strand

## Hærverk og tyveri 1987 og 1986

1987: Dato	Skade/tap	Sted
22/8	Knust ruter, instrument m.v. i to veghøvlere. Stjålet to radioer, skadet to VHF-radiosett. Polaroidkamera	Hyggen
10/8		Fra bil
21/7	Knust rute og markeringslys på brakke, rute knust på toalettbrakke og nøkkel borte.	Lab. brakke på N. Eiker
15/7	Innbrudd i VW pick-up og to private biler. Vindu knust, brudd på rattlås. Tyveri av mikrofon til ra. tlf.	Solberg vegst.
24/2	Tyveri av tre-lyshode (kjøretøysignal) og et to-lyshode (fotgjengersignal)	Vårvn./R.kr.gt.
24/2	Samme utstyr stjålet	Hotvetvn.R.kr. gt.
18/8	Fra nov. 86 fjernet ca. 7-9 ganger lysholder i Rosenkrt. gt. Til sammen ca. kr. 35.000.	R. kr. gt.
4/5	Tyveri av platevibrator (529-100-77) Nypris kr. 25.000.	Haugen anlegg Noresund-Veikåker
21/4	Div. utstyr stjålet fra container ved innbrudd på anlegget. Verdi ca. kr. 35.000.	Mjøndalen
11/5	Tyveri av påhengsmotor ved 25 hk 1987-mod.	Veme
22/1	Innbrudd ved kontorbrakke ble nett-tilknytningsenhet til DATEX stjålet	Mjøndalen
12/1	Dataterminal, skriver m.m. stjålet. Verdi kr. 130.000.	Mjøndalen
<b>1986:</b>		
18/11	Oversikt til Vdr. over stjålet materiell (stempler, lamineringsmaskin, blanketter, film m.v. ved diverse innbrudd).	Alle biltils.st.
8/1	Innbrudd i brakker, stjålet JOBU sag, vannpumpe og førstehjelpskrin	Sætre
8/1	Gjerdesak stjålet, nyverdi ca. kr. 13.000.	E 76, bruanelgget Krokstadelva
11/9	Innbrudd, stjålet regnemaskin.	Ringerike vegst.
3/9	Tyveri av 50-60 finerlemmer (forskaling) Verdi ca. 5-6.000.	Arb.sted Klekken
22/8	Stjålet blinklamper fra div.mask.	Ringerike
7/7	Innbrudd i sprengstofflager v/Skaret.	Ringerike vegst.
29/1	Innbrudd på strum lager i Dalsbråten, stjålet div. verktøy, nyverdi ca. kr. 5.800.	
8/1	Motorsag Husquarna 44, verdi ca. kr. 3.000 stjålet fra brakke ved falsk nøkkel.	Snarum
28/10	Tyveri fra brakke	Strandvn. N. Eiker
27/3	Brukstyveri bil KE 92783	Strandgt. N. Eiker
15/4	Innbrudd i hjullaster, stjålet radio	Stengelsrud
15/4	Innbrudd i knuseverk, stjålet radio	Stengelsrud
22/8	Kompressor 50534-04 stjålet	Tunhovdvegen
5/6	Innbrudd i brakke, stjålet verktøy, motor, div.	Sletteemoene
30/4	Innbrudd i brakke, stjålet regnemaskin	Krødsherad
26/7	Innbrudd i lager, stjålet motorsager	E-68 Sønstherud-tunellen
16/6	Innbrudd, stjålet eksplosiver, div.	Skaret
25/4	Tyveri fra brakke	Skaret
18/5	Vindu knust biltilsynet	Skaret
		Hensmoen

# KAN VI FORHINDRE TYVERI OG HÆRVERK?

Listen over innbrudd, tyverier og hærverk mot vegvesenets eiendom er lang, og problemet har økt de siste årene. Vi påføres betydelige tap. Dette gjelder også verdifullt data-, signal- og kommunikasjonsutstyr. Både dette utstyret og brakker, verktøy, biler og maskiner må ofte plasseres på eller i nærheten av arbeidsplassene rundt om i fylket, hvor de vanskelig kan sikres og overvåkes døgnet rundt. Når da respekten for andres eiendom er synkende hos mange, er vegvesenet særlig utsatt for slike lovbrudd.

Politiet kan være til hjelp i enkelte tilfeller hvor syndere tas og materiell kommer til rette. De fleste sakene blir likevel henlagt av politiet fordi de ikke har kapasitet til å etterforske slike saker. Det må derfor være en særs viktig oppgave for oss å søke å sikre vårt utstyr på beste måte. Det er ulike tiltak som det her kan bli tale om, alt etter utstyrets art og forholdene på stedet.

Alle ansatte i vegvesenet oppfordres til å komme med forslag til tiltak for å sikre vårt utstyr. Du som kjenner forholdene ved din arbeidsplass kan ha best forutsetninger for å finne botemidler dersom du bruker fantasien og sunn fornuft. Forslag kan gjelde et bestemt utstyr eller generelle forhold.

Gode forslag vil kunne få den berømmelse og premiering som våre rammebetingelser gir anledning til.



Hærverk i form av ødelagte skilt, påfører oss utgifter på flere tusen kroner hvert år – penger som kunne ha blitt brukt på mer fornuftige ting.





Annonse

## Finnes det noen dykkerinteresserte i vegvesenet?

Vegvesenet har behov for en dykker i egne rekker som kan foreta rutinemessige inspeksjonsdykk for brufundamenter, kaier o.l.

I tillegg er det aktuelt med kontroll-dykking i forbindelse med nyanlegg og ved reparasjonsarbeider.

Arbeidsomfanget vil kunne dreie seg om 2 — 4 uker pr. år.

Dette arbeidet må kunne være forenelig med vedkommendes hovedjobb. Ønskelig med noe teknisk bakgrunn.

Nærmere opplysninger ved Arve Aaby, bruseksjonen



## Ny plansjef i Buskerud

Johan Filseth (42) er nå tilsatt som ny plansjef hos oss. Han tar over stillingen etter Olav Harket, som etter eget ønske vil trappe ned mot pensjonsalderen.

Den nye plansjefen er utdannet ved NTH, bygningsingeniøravdelingen. Som hovedfag har han samferdselsteknikk med vegbygging som støttefag. Etter endt utdannelse har Filseth vært ansatt ved konsulentfirmaet Taugbøl & Øverland A/S.

I 1971 ble han tilsatt i Vegdirektoratet, planavdelingen. Her var han fram til 1974, da han fikk jobb ved Troms vegkontor, også her ved planavdelingen. Filseth har også hatt stilling som fungerende byråsjef i Samferdselsdepartementet, trafikksikkerhetssekretariatet. Etter ett år her, flyttet han igjen tilbake til Troms, nå som leder av Trafikkteknisk seksjon.



Filseth har også erfaring fra biltilsynet, idet han var biltilsynssjef i Troms en periode.

For tiden er den påtroppende plansjefen leder for kontoret for trafikkplanlegging i Vegdirektoratet. Som alle andre ingeniører med respekt for seg

selv, har Filseth også deltatt i U-landsoppdrag, nærmere bestemt for FN i Syd-Yemen i Arabia i 1977.

Vår nye plansjef ventes å tiltre stillingen henimot juletid, men vi vil allerede nå få ønske Filseth hjertelig velkommen til Buskerud.

## Ikke bare store maskiner



Normalt bruker vi i vegvesenet maskiner og utstyr av noe grøvere kaliber enn det vi ser her. Jan Fjeld ved vegsentralen turnerer her en gravemaskin i aller letteste klassen i forbindelse med legging av ny el.kabel til motorvarmere ved brakkeforlegningen ved sentralen. Graveren er for anledningen innleid fra et privat firma.

## Vanskeligere å forfalske førerkort og vognkort i Drammen

Som et ledd i arbeidet med å gjøre førerkort og vognkort sikrere mot forfalskninger, har biltilsynet i Drammen nå tatt i bruk nye stempler. Seksjonsleder Trond Jonassen forteller til B.B. at endringen består i at de nye stemplene er utstyrt med interne nummer, enkelte har i tillegg også navnetrekk på saksbehandler.

Hensikten med nummereringen er at dersom et stempel f.eks. blir stjålet, vil bl.a. politiet få beskjed om at stempel med et bestemt nr. ikke er gyldig etter en viss dato.

Det at navnetrekk også ligger i stem-

pelet, gjør det vanskeligere å forfalske, sier Jonassen.

Enkelte banker og postverket har i den senere tid ikke villet godkjenne førerkort som identitetsbevis på grunn av forfalskede førerkort som er i omløp.

Ved at det nye stempelsystemet nå innføres, er det håp om at førerkort igjen kan nyttes som ID-bevis.

På sentralt hold arbeides det nå også med problemet med forfalskede førerkort som er i omløp.

Hvilke tiltak som vil bli gjennomført er ennå ikke klart, men at ett eller annet må gjøres, er på det rene.

## Forslagsordningen:

# Tre er blitt premitert

Forslagsnemnda har hatt møte og det ble behandlet tre innsendte forslag.

### MERKING AV SMÅUTSTYR

Innsendt av Tore Braaten.

Bakgrunnen for dette forslaget er at det i vegvesenet finnes en mengde småutstyr som ikke er merket, og således vanskelig å holde oversikt over. Forslaget til Braaten går ut på tre mulige måter å løse problemet på:

A. En enkelt merkekor som lages og utleveres til f.eks. alle i oppsynet.

B. Brennerkeutstyr benyttes i spesielle tilfeller.

C. Sjablong-merking (maling) som i en viss utstrekning er benyttet tidligere.

Maskinavdelingen har gitt disse tankene sin tilslutning, og sier at det lett kan realiseres.

Det blir denne som får ansvaret for realisering og oppfølging. Forslaget ble belønnet med kr. 800,-.

### ENDRING AV INNKALLINGSKORT

Innsendt av Anne Rosseland.

Dette forslaget går ut på at det på innkallingskortet bør gå tydelig fram at time må bestilles, og at kortet skal medbringes til kontrollstedet.

Saken har vært forelagt ekspertisen som uttaler at det anbefales gjennomført, men at den nye teksten bør fremheves med f.eks. uthevet skrift.

Selv om forslaget bygger på bestående metode, vil den foreslåtte endring gi mottakeren en klarere melding om hva han skal foreta seg.

Forslagsnemnda uttaler også at det nye kortet kan være tidsbesparende.

Forslaget ble premitert med kr. 1.000,- og vil bli oversendt det sentrale Bedømmelsesutvalg for ytterligere vurdering.

### OVERSIKTSKJEMA FOR FAKTURAER

Innsendt av Gro Ryghsether

Forslagsstilleren har utarbeidet et oversiktsskjema som er tenkt som et hjelpemiddel for prosjektansvarlig på Planavd. Ved å benytte et slikt skjema, vil en til en hver tid ha oversikt over hvor store kostnader som er medgått i forhold til den fastsatte rammen. Det er foreslått å benytte ett skjema for hvert prosjekt.

Forslagsnemnda uttaler at skjemaet gir en god oversikt og virker nyttig.

Det har allerede vært benyttet ved Planavd. en tid, og erfaringene er gode. Forslaget ble premitert med kr. 1.500,-.

## Ny håndbok fra Vegdirektoratet

### 061-Veg- og Kjøretøystatistikk Vegdata 0128 sider

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

— vegnettet, transportvirksomheten på vegnettet og i ferjedriften, over virksomheten knyttet til kjøretøyer, om registrerte kjøretøyer, kjøretøykontroller, førerkort og kjøretøyverksteder, over hovedtall for utgifter, inntekter og sysselsetting i vegsektoren.

## Vellykket markering av vegarbeidernes arbeidssituasjon

Av Willy Bakken

Uten unntak var samtlige som ble stoppet under den timeslange aksjonen 16. juni, svært positive over at de som har sitt daglige virke ute på veien, fokuserte sin vanskelige og farlige arbeidsplass på denne måten.

Her i fylket ble det delt ut 600 orange nelliker, og det skjedde på rv. 35 i Knivdalen og på E-68 i Hole.

Så er det å håpe at utsagn som at "neste gang skal jeg jammen slå av på farten når jeg kommer til et vegarbeidsområde" ikke bare gjelder for denne ene dagen, men også for framtida.



Oppsynsmann Andreas Thorud med favnen full av orange nelliker.

C-  
POST

Massekorsbånd

Returadresse:

Statens vegvesen Buskerud  
Vegkontoret

Postb. 2265, Strømsø,  
3003 Drammen

PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆

*Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:*

Spesialarbeider Oddbjørn Slevikmoen.  
Spesialarbeider Erik Just Hansen.  
Spesialarbeider Eirik Andersen.  
Spesialarbeider Svein Olav Thoresplass.  
Spesialarbeider Knut Sverre Vold.  
Oppsynsmann Odd Bentsdal.  
Oppsynsmann Svein S. Jelstad.  
Avd.ing. Reidar Andersen.

*Følgende medarbeidere har sluttet:*

Mekaniker Thor Arne Formo.  
Elektriker Thor Ekra.  
Fagarbeider Frank Konningen.  
Førstekons. Trond Christensen.

*Takk:*

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

Torleiv Sæther.

## Under personalia

kunne vi blant annet fortelle at oppsynsmann Dag Gjæver Pedersen på anlegg hadde sluttet hos oss.

Dette er blank løgn, idet han nyss har begynt i etaten. Vi beklager at vår nytilsatte oppsynsmann havnet under feil overskrift — for selvsagt skulle han vært hilst velkommen til vegvesenet som alle andre nytilsatte.

Hermed er det gjort.



*Vi gratulerer  
følgende med  
vel overstått:*

**50 år:**

Jan G. Eriksen	6/7
Harald Ingebo	15/7
Odd Gunbjørnsen	7/8
Per E. Moen	24/8
Kjellaug Johannessen	29/8

**60 år:**

Eivind Berge	21/7
Torleiv Sæther	30/7
Einar Laupet	11/9



  
**STATENS VEGVESEN**  
- for bedre transport