



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 2 - Juli 1988 - 18. årgang





INNHold:

SIDE

2. Vegsjefen har ordet.
3. Rødt lys for Dronningen.
4. Oppgavegjennomgang.
5. Auksjon.
6. Trening på tunge kjøretøy.
8. Juristens spalte.
9. Varme forhold.
10. Soga om Svein Den Store.
12. Garasjebrann.
13. Aktuelt fra plan.
14. Røykeloven.
15. Trafikkdag i Lier.
16. Personalialia.

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:

Vegvesenets garasje på
Haugastøl brenner.

Foto: Per Bjerkeli.

Se side 12.

VEGSJEFEN HAR ORDET:

Vårflom med prosjekter utenfor statsbudsjettet

I løpet av vinteren og våren er en rekke store vegsaker behandlet, og til dels også besluttet. Norsk Veg- og vegtrafikkplan er selve ryggraden i vårt langsiktige planleggingssystem. Her fastlegges mål og virkemidler, ressursanvendning og prioriteringer innen alle deler av våre virksomhetsområder - vegeer og vegtrafikk. Planen gir oversikt over tilstand og behov, hva vi kan oppnå med tilgjengelige ressurser - og hva som ikke lar seg gjennomføre. Vårt forslag til Norsk Veg- og vegtrafikkplan for 1990-93 forelå tidlig i vinter i år, og er nå sluttbehandlet i fylkets politiske organer i og med fylkestingsbehandlingen i juni. Den videre behandlingen skjer nå i Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet og endelig i Stortinget våren 1989.

Mange prosjekter lar seg imidlertid ikke løse for ordinære bevilgninger over statsbudsjettet etter prioritering i vegplansystemet. Bare i Buskerud er det beregnet et behov for investeringer i riksvegnettet på 5,8 milliarder kroner for å oppnå et tilfredsstillende vegnett i år 2000. Det tilsvarer 50 års bevilgninger av det omfang vi antar å få over statsbudsjettet.

Det er på denne bakgrunn at mange prosjekter blir foreslått finansiert med bompenger. I juni i år besluttet Stortinget at 500 mill. kroner til ny to-felts E 76 mellom Drammen og Mjøndalen kan finansieres med forsett betaling av avgift ved bomstasjonen på Kjellstad på E 18. Når Stortinget våren 1989 behandler Norsk Veg- og vegtrafikkplan, kan dette vedtaket bli utvidet til også å dekke fire felter på E 76 og deler av E 18 i Drammen mot Vestfold grense.

Samme uke som E 76-vedtaket kom, besluttet Stortinget at landets nye stor-

flyplass skal bygges i Hurum. Det innebærer nye vegeer for 1,55 milliarder kroner, hvorav ca. 75% i Buskerud. Utgangspunktet vil være Drøbakprosjektet mellom E 18 i Lier og E 6 i Akershus med ferjefri kryssing av Drøbaksundet. Med noe linjeendringer vil dette kunne utvides til fire felter mellom Bjørnstad i Røyken og Vassum i Frogn. I tillegg kommer fire-felts veg til selve flyplassen og en tilsvarende mellom Røyken og E 18 i Akershus. Finansieringen av storflyplass med nødvendige kommunikasjoner er ikke fastlagt av Stortinget, men det er rimelig å tro at den forutsatte bompengefinansieringen av Drøbakprosjektet utvides og utnyttes så langt det sterkt økte trafikkgrunnlaget rekker.

Det er også noe uklarhet om når de ovennevnte prosjekter skal bygges, men det meste forutsettes å være klart i midten av 90-årene. Dette vil avhenge av plandriften, nødvendig byggetid og finansieringsopplegg. For oss i vegvesenet er det likevel klart at oppgavene med planlegging og bygging fram til midten av 90-årene, vil øke 3 - 4 ganger det arbeidsvolum vi har på ordinære prosjekter innen Norsk Veg- og vegtrafikkplan. Det er uhyre interessante oppgaver vi står overfor, samtidig er det en kjempeutfordring for vår virksomhet å klare dette, så vel faglig som organisatorisk. Ikke bare for plan- og anleggssiden, men i høy grad også for våre kontortjenester og våre tjenester i vedlikehold og trafikkstyring. Det må derfor være en selvfølge at finansieringsordningene for de ekstraordinære prosjektene også omfatter de nødvendige ressurser til en kvalitetsmessig og økonomisk forsvarlig gjennomføring.



For å få realisert nødvendige vegprosjekter innen rimelig tid, må finansieringen delvis skje med bompenger.

RØDT LYS FOR DRONNING MARGRETHE I DRAMMEN

Av Willy Bakken

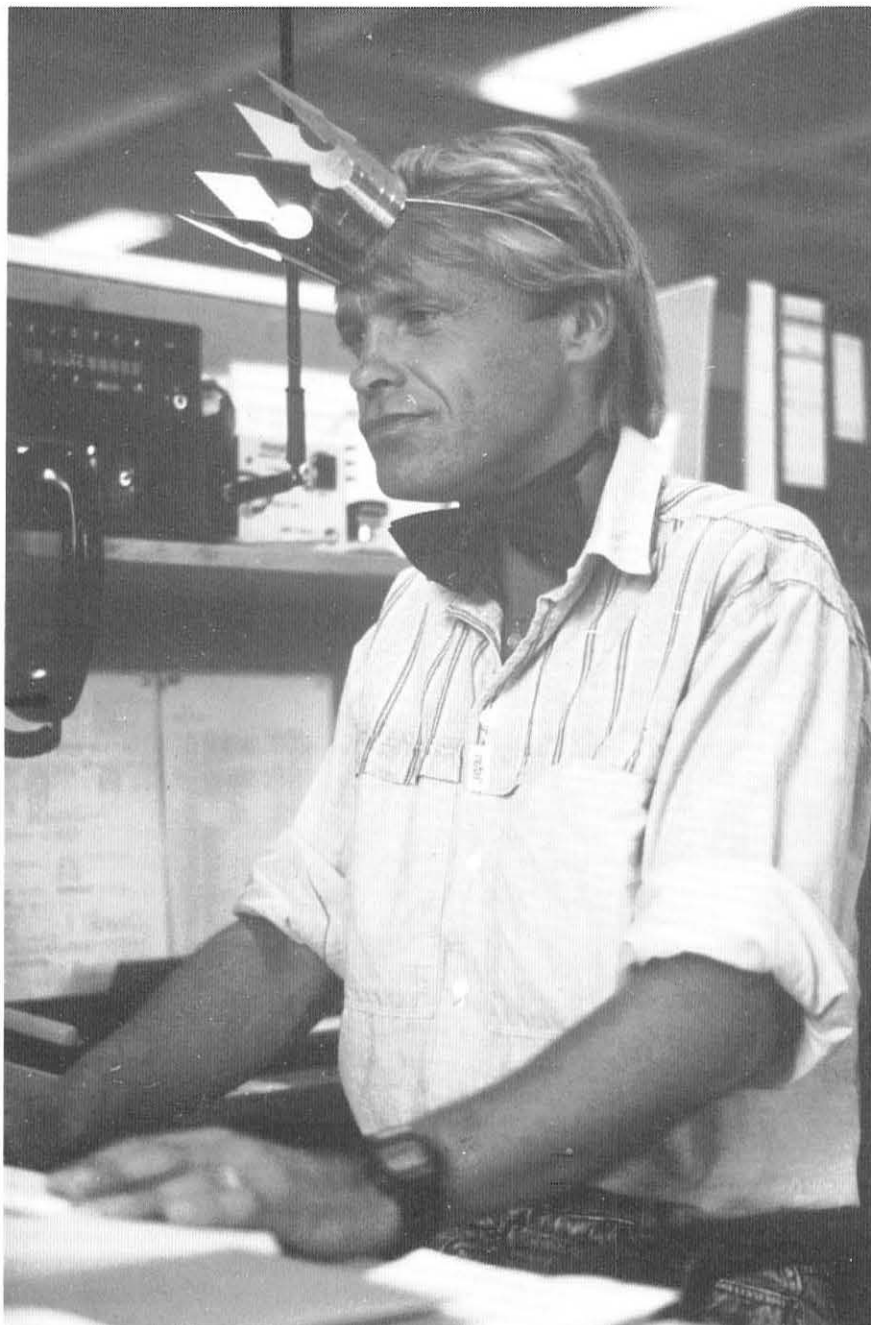
Som kjent besøkte dronning Margrethe av Danmark og hennes følge, Kongsberg forleden. På sin ferd fra hovedstaden til Kongsberg, måtte kortesen kjøre gjennom Drammen. Selvfølgelig var også vegkontoret involvert i denne begivenheten, idet vår trafikkyseksperter Jan Wamstad, hadde fått i oppdrag å lage et spesielt Dronningprogram for lysanlegget.

Dette skulle gå ut på at når følget ankom Drammen til et fastsatt klokkeslett, ville samtlige signalanlegg gå over i gul-blink. Dermed burde forseringen av Drammens gater bli planekjøring.

Vår altoppofrende lyseksperter tilbrakte kvelden før med å lage dette programmet, og etter endt jobb, en god natts søvn, i forvissning om at dette skulle bli en kurant affære.

Men så ville det seg slik at i løpet av natten skjedde et eller annet med datamaskinen som styrer programmene, og reservesystemet ble automatisk satt i drift. Dette ble oppdaget samme morgen, én time før den celebres ankomst. I all hast ble reservesystemet matet med samme informasjon som hovedsystemet. Det som i all viraken gikk den godeste eksperter forbi, var at reservemaskinen, som meget sjelden er i funksjon, fremdeles lå inne med vintertid, altså én time forsinket. Dette medførte at det omtalte Dronningprogrammet ikke koblet seg inn i rett tid, og med det resultat at monarken og hennes følge, på sin vei mot Kongsberg, fikk rødt lys ved så å si samtlige lysstolper i Drammen. Vi har latt oss fortelle at visse kretser innen politiet satte svært lite pris på dette. Derimot vil vi tro at turistkontoret ikke hadde det minste imot at det ble gitt anledning til å kikke litt nærmere på byen, enn det som opprinnelig var planlagt.

Men returen fra Kongsberg ble personlig overvåket av Wamstad, som ikke ville ha noen gjentagelse av formiddagens rødllysbølge.



Vegkontorets lyseksperter, Jan Wamstad, forbereder Dronningens ferd gjennom Drammen. At reservesystemet lå inne med «vintertid», gikk den godeste eksperter hus forbi. Foto: W.B.

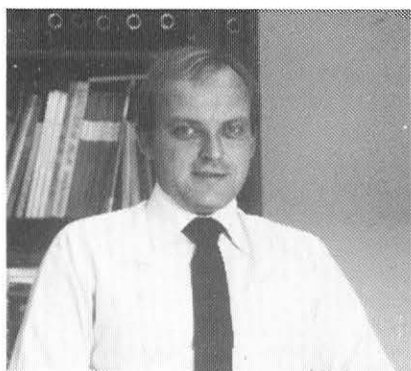
Og da kortesen nærmet seg byen, gikk samtlige trafikkllys over i gulblink, slik at vi fikk da bevist at et dataanlegg

også kan ha sans for et Dronningprogram.



Prosjekt oppgavegjennomgang

Av Hans Jan Håkonsen



En del har sikkert hørt om et prosjekt på vegkontoret som kalles for «Oppgavegjennomgangsprosjektet». Men hva det går ut på er kanskje noe mer uklart for de fleste? Jeg skal derfor si litt om hvorfor prosjektet har kommet i gang og hva det går ut på.

Innledningsvis kan det nevnes at dette er et prøveprosjekt satt i verk av Vegdirektoratet. Prosjektet gjennomføres som et felles prosjekt i fylkene Telemark, Vestfold og Buskerud. Hensikten med prosjektet er å få til en kritisk gjennomgang av alle oppgavene ved vegkontoret med hensyn til nytten og effektiviteten. Det er med andre ord et spørsmål om hvordan vi foretar våre prioriteringer.

HVORFOR ET SLIKT PROSJEKT?

Vegvesenet har gjennom flere år vært pålagt en stillingsreduksjon i administrasjonen. I de senere år er det også innført pålegg om en bestemt ledighet i de fast organiserte stillinger. For 1988 er kravet 4 %, hvilket utgjør ca. 6 stillinger. Det er klart at med slike rammebetingelser, kan vi ikke utføre alt vi har gjort tidligere på samme måte som før. Selvsagt kan vi som mange andre, få til en viss kompensasjon gjennom økt effektivitet og produktivitet, men dette vil ikke være nok. Nettopp på grunn av dette økende kravet til resultatbevissthet og effektivitet, er det nødvendig med en gjennomgang av oppgavene våre.

Ved revisjonen av NVVP 1990–93 ble det vedtatt at målstyring skal være

vårt fremtidige styrings- og ledelsesprinsipp, også dette forutsetter en nøktern vurdering av hvilke oppgaver etaten må utføre og hvilken bemanning og kompetanse etaten har behov for. Vi må derfor finne frem til de «rette oppgaver» (resultat- og effektivitetsorientering), og en «riktig måte» å gjøre disse på (produktivitetsorientert).

PROSJEKTETS ORGANISERING

Prosjektet ledes av en styringsgruppe som har til oppgave å ta beslutninger om prosjektets mandat, tidsplan, økonomi og resultatvurdering.

Det fortløpende prosjektarbeid ledes av en prosjektgruppe, som også forestår den løpende planlegging og oppfølging, samt koordinerer arbeidet i arbeidsgruppene.

Arbeidsgruppene opprettes lokalt i hvert fylke og forestår registrering av oppgaver og fremmer forslag til arbeidsmål og delmål innen sitt område.

PROSJEKTETS ARBEIDSPLAN

Arbeidet med prosjektet er forutsatt å skje i 8 faser.

Fase I går ut på å gi deltagerne informasjon om selve prosjektet, og hvilken betydningen den enkeltes engasjement har. Ikke minst gjelder dette også for avdelingens og den enkeltes arbeidssituasjon i fremtiden. Siktemålet for denne fasen, er at alle på avdelingen skal forstå målsettingen for prosjektet og være informert om organiseringen, plan for arbeidet og ansvarsfordelingen.

Fase II er delt i to, hvorav den første skal gi en oversikt over hvilke oppgaver som gjøres i dag og hvilke personalressurser som nyttes, både med hensyn til antall og kompetanse. Dette gjøres ved at alle på avdelingen registrerer sine oppgaver.

Den andre delen går ut på at den foretatte oppgaveopplisting i hvert enkelt fylke sammenlignes, slik at eventuelle ulikheter blir kartlagt. Siktemålet er at man her skal komme frem til en felles formulering for de oppgaver som går igjen på alle tre vegkontorene.

Fase III går ut på å diskutere seg frem til felles delmål med benevning som hjelp i resultatoppfølgingsarbeidet. Disse mål vil ha betydning for oppgaveprioritering for flere avdelinger. Delmål bør ligge på et slikt nivå at de kan være styrings-/rapporteringsparameter til Vegdirektoratet og ledergruppen på vegkontoret. De skal si noe om hva vegkontoret vil oppnå og vil være grunnlag for oppgave- og nedprioriteringer.

Fase IV skal være en analyse av endringsbehov. Disse behov skal fremkomme ved at kartleggingen holdes opp mot målstrukturen. For de fleste oppgaver vil resultatet imidlertid være at de skal videreføres uendret, mens noen faller utenfor avdelingens målsettinger. Enkelte vil også måtte nedprioriteres for å få plass til nye oppgaver som vil gi bedre måloppfyllelse.

Fase V er en målfase for arbeidsmål. Man skal her med utgangspunkt i delmål, diskutere hvilke virkemidler/arbeidsmål som skal tas i bruk for å oppnå de enkelte delmål. Arbeidsmål formuleres og deltakere finner frem til måter å måle resultatet på, det vil si benevning. Til slutt arbeider fylkene frem felles formuleringer hvor arbeidsmålene er like.

Fase VI går ut på å utarbeide konkrete endrings-/forenklingsforslag om f.eks. arbeidsdeling mellom vegkontor og driften, Vegdirektorat og vegkontor og mellom departement og Statens vegvesen. Disse endringsforslagene bearbeides videre i fase 7 og 8 for det tas endelig standpunkt til hvilke forslag som skal gjennomføres.

Det er mitt håp og min tro, at vi gjennom dette prosjektet skal komme frem til endringsforslag som gir oss bedre mulighet til å konsentrere innsatsen mot de vesentligste oppgaver i tiden fremover. Dette er svært viktig dersom vi i det hele tatt skal klare å nå de mål som blir satt for vår virksomhet. I tillegg til dette, vil prosjektet gi den enkelte en unik mulighet til å kunne øve innflytelse på sin egen fremtidige arbeidssituasjon. Jeg håper derfor at alle benytter denne muligheten og deltar aktivt i avdelingens arbeid med prosjektet.

Dagens tilbud:

OLJEGRUS- VERK

Rep.: W. Bakken

Dette var en av de 56 gjenstandene som ble lagt ut for salg på vegvesenets store auksjon på Vegsentralen nylig.

At prisen bare ble 700,- kroner for denne varen, må vel tilskrives den relativt dårlige standarden.

Det var mange mennesker som hadde funnet veien til Solbergmoen denne fredagen, og kjøpeysten virket å være på topp i sommervarmen. Også bedriftidrettslagets salg gikk strykende, både pølser og brus ble omsatt i rikelige mengder.

Dermed også svært tiltrengte penger i en slunken sportskasse.

Ellers gikk auksjonen på tradisjonelt vis. Enkelte ting var mer populære enn andre, og dermed ble også prisene skrudd oppover. Mest betalt fikk vi for en Moelven kran, som til slutt gikk for kr. 115.000,-.

Beste kjøpet gjorde nok han som sikret seg Unimog- lastebilen for bare kr. 50.000,-.

Billigst ut av det kom han som fikk tilslag på en vannutskiller for bare fem kroner.

Det som dominerte auksjonen denne gang, var 12 bakker som var satt ut for salg. Prisene her varierte fra kr. 600,-, til vel 5.000 kroner. En ble også forhåpentligvis lykkelig eier av en 67-modell campingvogn, til den nette sum av kr. 5.600,-.

Og som tidligere år, er utslitte varetilhengere svært populære, og de to vi hadde ble solgt for til sammen kr. 3.100,-.

I løpet av dagen gikk nærmere en halv million kroner fra privat eie til det offentlige, en sum maskinavdelingen sa seg godt fornøyd med. Fem enheter ble ikke solgt på grunn av at minsteprisen som var satt, ikke ble oppnådd.

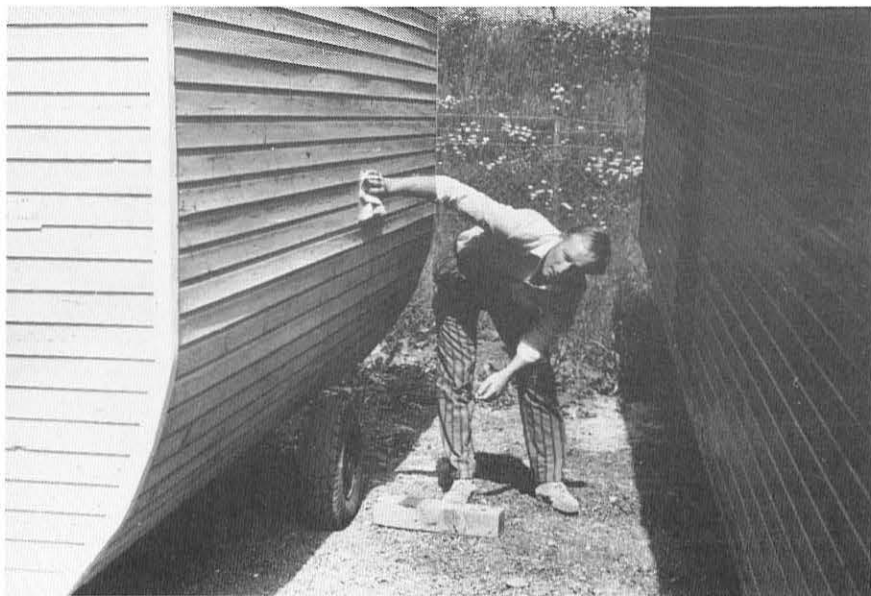
Som vanlig var tidligere vegvesner Jørn Gjennestad dyktig auksjonarius godt assistert av maskinavdelingens mannskap.



Mange med tjukke lommebøker var samlet på Vegsentralen.



Jan Fjeld – gir han Unimogen den siste olje, mon tro?



Vegkontorets Helge Thorrud, sjekker brakka – etter at han kjøpte den!



Egenkjøringstrening for biltilsynets førerprøvesensorer på tunge kjøretøy

Av Steinar Stenvik

Det er ingen som påstår at en god trener, enten det er innen fotball eller maraton, skal være bedre enn sine elever, og godt er det.

Likevel kan det nok av og til høres at det mumles om teoretikere som ikke kan noen ting i praksis.

Dette har nok også til dels vært sagt om biltilsynets sensorer, og som ledd i en langsiktig opplæringsplan ble det i begynnelsen av juni gjennomført et opplegg for å skaffe biltilsynets førerprøvesensorer, denne gang på tunge kjøretøy, en mulighet til å gjøre en bedre jobb.

Alle biltilsynets sensorer på de tunge kjøretøygruppene var innkalt til en teoretisk samling i Drammen, for å gjennomgå de siste tekniske finesser og snuse litt på siste nytt på bussfronten.

Denne samlingen foregikk hos buss-

importøren RSA på Gulskogen, som velvilligst stilte med både kjøretøy og fagfolk, ved produktsjef Eik, som selv tok seg av den tekniske gjennomgangen.

Etter en teorigjennomgang, hvor busskonstruksjon, oppbygging, karosseri, girkasse, drivverk, motor ABS og hjelpebrems ble gjennomgått, var det klart for en liten kjøredemonstrasjon i en flunkende ny turistbuss av beste merke. Denne bussen hadde også montert videokamera som kunne brukes som overhead, slik at den tekniske gjennomgangen kunne fortsette i bussen, men de fleste sensorene fikk seg en liten kjøretest.

Spesielt for de nye motorkonstruksjonene er et meget høyt dreiemoment, også ved til dels svært lave turtall, og girkasser med flere gir enn før, noe som igjen påvirker kjørestil og motorøkonomi.

Demonstrasjonsbussen var velutstyrt, med bl.a. vanlig turbussutstyr, med luftdyseanlegg, kaffemaskin, toa-

lett og kjøleskap, videre ABS-bremser, olje-retarder, tilleggsbrems, og dessuten en meget avansert cruise-controll og hastighetsnivåbrems.

Status etter denne første dagen var meget oppløftende. Produktsjef Eik, som bl.a. står for sjåførkurs med erfarne buss-sjåfører, kunne fortelle at biltilsynets nivå var høyt. Flere av våre gutter kunne gått rett inn bak rattet som turbuss-sjåfører!

Det var stor stemning hos gutta og så, denne lille innkjøringen hadde gitt mersmak, og alle så fram til den virkelige egenkjøringsdelen.

Denne delen foregikk ute på stasjonene. Hver stasjon hadde en kjøreplan for sine sensorer, og dagene ble benyttet fullt. Det er da heller ikke hver dag en kommer bak rattet i en slik dning.

Kjøringen ute på stasjonene ble lagt opp som lengre turer, slik at alle fikk prøvd seg ute på vegnettet over en lengre periode. Vi må vel anta at et slikt opplegg er vellykket når alle gjerne vil kjøre mer.

I alle fall var våre erfaringer som kursarrangør udelt positive, både fra deltakere og våre spesialister på RSA.

Vi satser på å fortsette denne positive opplevelsen, og kan love at våre førerprøvesensorer på tunge kjøretøy, sige årsaker medfører det betydelige

I dette tilfellet kan vi allerede garantere at de er bedre enn sine elever.



Kursdeltagerne er nå garantert bedre enn sine elever, ifølge trafikpedagogen.

Foto: W. B.

PENSJONISTENE DRAR PÅ LANGTUR

I år er det pensjonister fra den nedre delen av fylket som skal på utfukt.

Anne-Karin Riise ved personalseksjonen kan fortelle at pensjonistene først vil bli samlet i vegkontorets kantine for en enkel bevertning. Deretter går turen om Oslo og til Skogbruksmuseet på Elverum. Etter befaring her, vil bussene kjøre om den nye Mjøsbrua og via Hønefoss tilbake til utgangspunktet.

Riise håper at så mange som mulig har anledning til å være med på årets pensjonisttur.

Synspunkter fra en kursdeltager

Av Kjell Pettersen

Dagene 7.-10. juni 1988 arrangerte biltilsynsavdelingen ved vegkontoret i Buskerud egenkjøringskurs med buss for førerprøver i fylket.

Trafikkpedagog S. Stenvik ledet kurset og ble godt assistert av produksjef Eik fra R.S.A. som også stilte en buss til disposisjon. Første dag fikk deltagerne en frisk og nyttig informasjon av produksjef Eik, om ny bussteknologi, og vi fikk også anledning til å prøve en av Kassbohrers moderne turbusser. Egenkjøringen denne første dagen var både nyttig og hyggelig, men kunne nok vært bedre utnyttet ved en rask feedback til den enkelte sjåfør.

Egenkjøringen 2. dag synes jeg var spesielt givende ved at vi gikk rett på sak, kjørte aktuelle førerprøveruter med både egenvurdering og feedback fra de andre i bussen.

Konklusjon: Et nyttig kurs som vi ønsker flere av. (Vogntog?) Men kanskje kan organiseringen diskuteres til neste gang.



Artikkelforfatteren i dyp konsentrasjon bak rattet.

Foto: W.B.

Prøveprosjekt for dataregistrering av rapporter i utedriften

Av Tore Wang

I forbindelse med desentralisering/delegering av driftsledelse fra vegkontoret til utedriften og for å kunne fremskynde regnskapsrapporteringen, har flere fylker uttrykt ønske om å flytte deler av dataregistreringen for PBR-systemet fra vegkontoret og ut til vegstasjoner og anlegg.

For å få erfaring med hvorledes slik uteregistrering vil virke og for å få utviklet regnskaps- og sikkerhetsrutiner

før en slik eventuell permanent situasjon inntreffer, vil det etter sommerferien bli satt i gang et prøveprosjekt.

For Buskeruds vedkommende er det et anlegg på Ringerike som er aktuelt i denne forbindelse. I andre fylker vil tilsvarende prøveprosjekter bli gjennomført for vedlikeholds- og maskinavdelingene. Prosjektet vil omfatte dataregistrering ved anleggskontoret direkte over telelinje med ND-maskinen på vegkontoret med samtidig oppslag mot kontrollregistrene der.

Prosjektet vil bare omfatte rapporter som ikke medfører utbetaling.

Det vil si plantall, prosessrapporter, egenmaskinrapporter, bilag for interne vareleveranser, oppmålingsrapporter og muligens varerekvisisjoner. Først senere, etter at det er fastlagt rutiner godkjent av Riksrevisjonen, kan det bli aktuelt å ta med regnskapsbilag som medfører utbetaling; f. eks. fremmed-maskinrapporter.

Prosjektet vil bli ledet av en styringsgruppe i Vegdirektoratet, og med en lokal arbeidsgruppe her i fylket. Prosjektet er tenkt å gå ut året 1988 og skal deretter avsluttes med en evalueringsrapport.



Juristens spalte

Av
Tore Strand

NY FERIELOV

Stortinget har 29. april 1988 vedtatt ny ferielov. Den gjelder helt ut fra 1. januar 1990, men overgangsregler medfører at vi får et opptjeningsår 1/5-88 – 31/12-88 og et ferieår fra 1/5-89 – 31/12-89, noe som er fire måneder kortere enn ellers. Deretter vil opptjeningsår og ferieår følge kalenderåret.

Endringene er ønskelig av flere grunner. Av regnskaps- og skattemessige grunner medfører det betydelige administrative fordeler for så vel arbeidsgiver som det offentlige, å kunne benytte samme beregningsperiode for feriepenger som for lønn og skatte-trekk m.v.

Arbeidstakerens kontroll av utregningen av feriepenger blir betydelig enklere når feriepengegrunnlaget fremgår av den årlige lønns- og trekkoppgave. Ordningen vil også bli mer oversiktlig og lettere å forstå, og reduserer derfor muligheten for feil og tap av feriepenger.

Opptjeningsåret forskyves etter den nye ordningen 4 måneder tilbake i tid, fra 1. mai til 1. januar. Da lønnsutviklingen ikke vil bli fanget opp i samme grad som i dag, forhøyes prosentsetningen for feriepenger til 10,2, og det antas da at feriepengebeløpene jevnt over vil ligge på samme nivå som i dag.

Lønnsinntekten i det forkortede opptjeningsår 1. mai – 31. desember 1988, skal danne grunnlaget for feriepenger til en ferie på 3 uker i det forkortede ferieår 1. mai – 31. desember 1989 (med tillegg av ekstraferie på 4 virkedager for arbeidstakere over 60 år). Siktemålet har vært at omleggingen ikke skal medføre noen reell reduksjon av folks ferierettigheter.

Etter gjeldende lov ville man hatt krav på 25 virkedager ferie i tiden 1. mai 1989 – 30. april 1990. Ferieåret 1. mai – 31. desember 1989 er avkortet med 1/3, og en forholdsmessig avkorting ville gitt 16 $\frac{2}{3}$ virkedager ferie. For å få 3 ukers ferie er det da gitt 1 $\frac{1}{3}$ ekstra feriedag, slik at ferietiden vil utgjøre 18 virkedager i det forkortede ferieår. Denne ferien vil arbeidstakeren på vanlig måte kunne kreve å få avvikle i

hovedferieperioden 16. mai – 30. september 1989.

Mange arbeidstakere tar restferien som vinterferie. Etter overgangsreglene kan det kreves at 7 virkedagers ferie av ferieåret 1990 legges til de 4 første måneder. Disse arbeidstakere kan således følge sitt feriemønster både i overgangsåret og senere.

En del arbeidstakere får, uten at de har krav på det, anledning av sin arbeidsgiver til å avvikle 4 uker ferie på sommeren eller før årsskiftet. For denne gruppen kan overgangsreglene medføre at avviklingen av en ukers ferie blir forskjøvet til etter årsskiftet. Til tross for denne forskyvning vil overgangsreglene sikre en ferieavvikling som er i samsvar med det arbeidstakeren ville kunne kreve etter gjeldende lov, nemlig 18 virkedager ferie i tiden 16. mai – 30. september 1989 og 7 dager ferie innen 30. april 1990. Derfor er overgangsreglene om ferietidens lengde og tiden for avvikling i samsvar med forutsetningen om at omleggingen ikke skal medføre noen reduksjon av folks ferierettigheter.

På den annen side er det klart at overgangsreglene innsnevrer de faktiske muligheter en arbeidstaker vanligvis har til å avvikle 4 uker ferie før årsskiftet etter avtale med arbeidsgiveren. Det er imidlertid åpnet adgang til å avtale at ferietid for ferieåret 1990 skal avvikles i det forkortede ferieår 1. mai – 31. desember 1989 og om overføring av inntil 12 virkedager ferie fra ferieåret 1. mai 1988 – 30. april 1989 til det forkortede ferieår 1. mai – 31. desember 1989. Dette imøtekommer dem som nettopp i 1989 ønsker 4 ukers sommerferie (eller 3 uker/1 uke høstferie). Men da brukes altså en uke fra foregående eller etterfølgende års ferie. Og de som hvert år har fått anledning til å avvikle full ferie for årsskiftet, vil i overgangen nødvendigvis miste 1 uke ett av årene.

Om dette anføres det i stortingsproposisjonen at det må tas i betraktning at de i forhold til andre grupper har ligget på forskudd med ferieavviklingen ved at de har tatt ut hele ferien tidlig i ferieåret. Skulle en sikre rett til 4 ukers ferie også for dette mindretall, måtte den alminnelige ferietid i det forkorte-

de ferieår settes til 25 dager ferie. En slik ordning ville innebære at alle arbeidstakere ville få en ekstra ferieuke i omleggingsperioden. I tillegg til produksjonstapet ville dette gitt en merkostnad for arbeidsgiverne til økte feriepenger på 8-10 milliarder kroner. Departementet synes som om man kunne vente at det i landets nåværende situasjon ikke er økonomisk grunnlag for dette.

Så da så!



En idiotbestemmelse mindre

I Na-rundskriv nr. 26/84 står at lese følgende:

«Etter denne særskilte overgangsordning gir det i dag adgang til å føre minibuss på basis av «Begrenset kjøretillatelse for minibuss». Slik kjøretillatelse er gyldig til 1. april 1989 og gjelder bare for minibusser som er registrert i Norge før 1. april 1984. Den gjelder ikke for transport av passasjerer mot vederlag og gjelder heller ikke for kjøring i utlandet.»

I Stortingets spørretime i vår ble denne saken tatt opp, og samferdselsministeren fikk følgende spørsmål:

«Minibusser er til stor nytte for mange institusjoner, men kravet om sertifikat for busser skaper ofte problemer, da de ansatte sjelden har dette sertifikatet. Kan statsråden endre forskriftene slik at kun institusjoner kan benytte disse bussene uten å få problemer med sertifikatkravet?»

På bakgrunn av samferdselsministerens svar, oppheves begrensningen om at kjøretillatelsen ikke gjelder for minibusser som er registrert etter 1. april 1984.

Dette innebærer således at «begrenset kjøretillatelse for minibuss» heretter gjelder både gamle og nye minibusser og uavhengig av registreringsdato. De som har fått utstedt slik kjøretillatelse, trenger ikke bytte til ny dersom det blir aktuelt for vedkommende å føre ny minibuss.

Og det var vel bra?

BILTILSYNET DRAMMEN - DER GRADESTOKKER ER FORBRUKSVARE

Av W. Bakken

Det er ikke noe nytt at det tidvis kan gå ganske varmt for seg ved trafikkseksjonen, men at det til de grader skulle gå så hett for seg, at selv gradestokker sprekker, nei den syntes vi var i drøyeste laget. Ikke desto mindre er dette virkelig tilfelle, for i teorirommet har det under den varme sommeren vært så glovarmt at gradestokken ikke har orket mer.

Hvordan førerkortkandidatene har klart seg, er et under. Vi går ut ifra en del var heite i toppen, allerede før de ble ønsket velkommen inn i komfyren.

Om strykprosenten har steget i takt med varmemåleren, vites ikke enda. De som til daglig har sin arbeidsplass ved denne hete seksjonen, sier til oss at eneste grunn for at de ikke syter mer enn de gjør, er at ny stasjon for Drammen nå synes å være en realitet om ikke alt for lenge. Dersom det fortsatt hadde vært uvisst om realiseringen, hadde det vært nødvendig med



Kåre Stuvstad ønsker velkommen til «grilling». Innfeldt, gradestokken som fikk hete-slag. Foto: W.B.

kjølede inngrep, for at ikke hele gjengen skulle gått opp i liminga.

Så er det bare å håpe at de ansatte

ved trafikkseksjonen ikke behøver å gå så mange heite somrer til i møte, i hvert fall ikke på kontoret.

BATTERI- BØTTER

Også vi i vegvesenet er opptatt av ikke å forsøple naturen. Som ved så mange andre bedrifter, er det nå plassert ut egne bøtter, der brukte batterier kan kastes. Det er etter hvert blitt klart at denne typen avfall representerer et ikke uvesentlig forurensningsproblem, slik at også vi i vår etat, bør skjerpe oss. Så benytt derfor de utsatte bøtterne som er plassert rundt på de ulike arbeidsplassene. Disse vil bli tatt hånd om på en profesjonell måte, når de blir fulle. Dermed skulle vi få et forurensningsproblem mindre.



Slike er nå plassert ved samtlige arbeidsplasser rundt i fylket.



Soga om Svein Den Store



Tegninger: Martha Dahl

Jørund Skald fortel:

Svein Den Store vart ein mann kalla. Han var av Norges konge sett til å sytte for vegstellet i Buskrike, og det var ei ovande stor oppgåve som kravde manns mot og mange menn. Difor hadde Svein med seg mange hovdingar og sveinar på garden sin i Drammen, ja jamvel ein stor hird spreidd kring i heile Buskrike òg. Denne hirden vart passa på av sveinane som heldt til inne på garden. Dei sytte for arbeid til hirdmennen, og sveinane vart og passa på, ikkje berre av hovdingane til Svein Den Store, men av kongens trugne menn som budde på kongsgarden i Viken. Dei sende ut lagar og føremoner til Svein, jamvel om dei ikkje alltid hadde greie på kva som hende i Buskrike.

Kongsmennene gav og gull til Svein Den Store, men ikkje meir enn at han aldri fekk nok. Difor måtte kongen og mennene hans verta overtydd om at Svein nytta pengane slik dei ville. Til dette hadde dei i Viken ein flokk villhundar dei kalla Revedivisjonon som titt og ofte vart sendt til Drammen og garden til Svein Den Store. Namnet sitt hadde dei av det dei var så ovande flinke til å snuse.

På garden til Svein var nokre av hovdingane større enn dei andre. Den største

av dei alle het Trygve Driftkar. Han sat øvst ved bordet i gildehallen når Svein ikkje var heime, og på sida av Svein når han var heime. Trygve Driftar hadde teke mykje makt frå dei andre hovdingane. Under seg hadde Trygve fleire store menn: Tor Nybyggjar, Brigt Vegvakta av og Eivind Hestekar. Av desse lika Trygve Brigt best, og det var difor stundom splid i flokken.

Ein annan stor hovding var Olav Planskipar. Han sat alltid på den sida av Svein kor ikkje Trygve sat. Med seg hadde Olav ein hovding dei kalla Thomas. Sveinane til Olav og Thomas var særst gode teiknare og spåmenn. Dei var difor sende kring i Buskrike sumarstid for å sjå seg godt om. Og medan vinterkulda knaka i gardsveggane og kaldvinden hufsa kring husnova, sat dei ved åreilden på garden og teikna det dei trudde dei hadde sett. Desse teikningane vart kalla planar, og ingen lika dei.

Den tredje av dei store hovdingane heitte Alf Brattbakke. Som ung heitte han berre Bakke, men då han i hesblesande tempo klatra oppover lønnsstigen sist vinter, vart han omdøpt til Brattbakke. Han sytte for alle sveinane på garden og heldt auge med det gullet Svein Den Store fekk frå Kongsmennene. Alf sturte ofte av di Trygve Driftar lite hørde på ham.

Ein hovding hadde brote ut av flokken. Han hadde namnet Kjell Runar, og heitte så da han var ovande flink til å rite runer. Det var det ingen som skjønna noko av, difor fekk han gjera som han sjølv tykte best om. Kjell leida byggjinga av den store Drammenskloppa. Denne kosta mykje gull, meir enn kongsmennene kunne gje han. Difor meinte Kjell at dei måtte krevja fule skattar av folk, rita det i runer som ingen kunne lesa, og slik vart det. Sveinane til Kjell dro ofte i utlegd, og hadde såleis vitja både germanarar, frankarar og romarar.

Rundt om i Buskrike hadde Svein Den Store mange småkongar. Desse var eigentleg Tor Nybyggjar, Brigt Vegvaktar og Eivind Hestekar sine menn, og difor var det sveinane til Tor, Brigt og Eivind som skulle passa dei. Småkongane hadde fra gamal tid stor makt, og tykte difor lite om at sveinane på garden ville stela makta frå dei. Svein Den Store og Trygve Driftar var på sett og vis samde i dette, og så med milde augo på dei mistaka småkongane stundom gjorde. Det var småkongane som leide hirdmennene og sytte for dei daglege gjeremåla kring i Buskrike. Småkongane og hirden til Tor Nybyggjar skulle skipa nye vegar som Olav Planskipar og sveinane hans hadde teikna. Dette tykte alle var ei framifrå morosam oppgåve, og Trygve Driftar laga difor såleis at mennene til Brigt fekk gjera det same, jamvel om deira oppgåve var å passe på dei ferdige vegane. Mange var dei i sveineflokkon som græt over dette.

Ein av sveinane til Olav Planskipar heitte Bjørn. Han fekk tilnamnet Stifinnar

De som har en del år bak seg i etaten, (12 år og mer) vil sikkert huske at vi i Brobyggen hadde en serie som het Soga om Svein Den Store. Denne handler om den tida da tidlige vegsjef Svein Nesje og hans stab «regjer-te» i Buskerud.

En del av aktorene er fortsatt «still going strong» og selv om det for enkelte forekommer ukjente navn, vil vel etternavnet antyde hvilken funksjon de hadde/har i etaten.

Med velvillig tillatelse fra forfatteren, gjengir vi nå, og i en del nummer framover, historia om Svein Den Store. Og forfatter av dette åndsverket er Jørn Gjennestad, som tidligere har vært ansatt ved vegkontoret.

God fornøyelse!



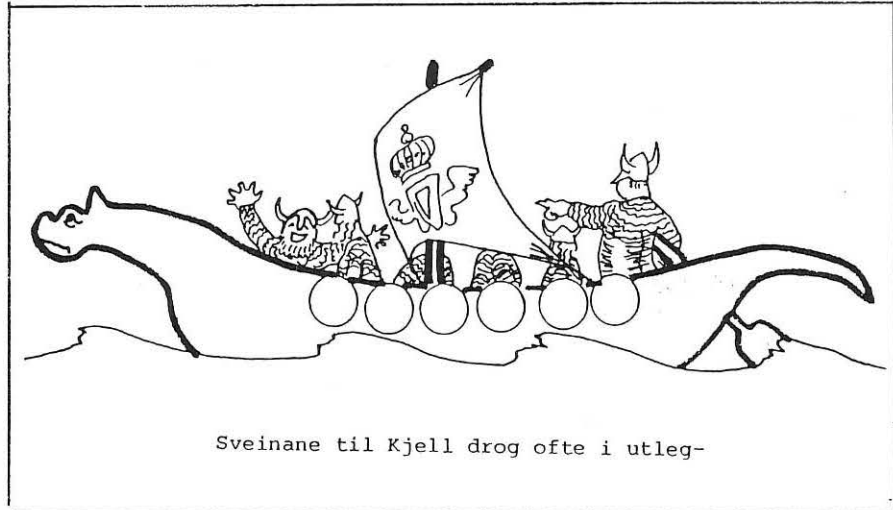
av det han skulle syta for stiar og tråkk der godtfolk kunne sverma uten å verta nedkjøyrde av skjenelause kjøyregreier. Dette var eitt av Svein sine meisterverk, og Bjørn Stifinnar stod difor Svein nær og fekk gjera som han ville.

Alf Brattbakke hadde og mange menn, ja ymse kvinner og. Dei var skrifvarar og pengetellarar og hjelparar på garden. Dei lika lite det sveinane til Tor, Brigte og Eivind dreiv på med, på same vis som desse lite tykte om mennene og kvinnene til Alf. Det var oftast handsaminga av kongens gull dei kivdes om, og difor vart Alfs folk ikkje bitt av Revedivisjonen, enda dei måtte tåla glefsa frå dei og svara for hovdingane og sveinane sine mistak.

Ein av Alfs sveinar heitte Tore. Han hadde tilnavnet Talvise av di han var så framifrå dugeleg med tal. Tore Talvise syta for mykje papir til åreelden. Trygve og hovdingane og sveinane hans tykte det var reint for mykje og klaga alle over dette. Men nå lyfta Tore og Alf sverd mot dei og truga dei til å lesa det som sto på papiret før det vart brent.

Alle på garden fekk sylv for det dei gjorde, hovdingane mest, hjelparane minst. Dette kosta mykje pengar, og fleire av hovdingane mislika dette. Det vart etterkvart mange å brødfø på garden, lite plass i gildehallen var det og. Når hovdingane stundom likevel ville ha fleire folk, sende dei bod på nye, kalla dei skutesveinar og sa dei måtte gå baktøra og ikkje eta i gildehallen. Istaden skulle dei få meire sylv enn sveinane på garden. Dette lika sveinane lite.

Hirdmennene skulle ha sylv for det dei gjorde. Dei flokka seg difor og Ole Sen-



demann fō til kongsgarden for å kjøpeslå med kongsmennene. Der møtte han ein som vart kalla Nikkaren. Han og Ole Sendedemann vart alltid vel forlikte og vart difor gode vener.

Småkongane klaga titt over dette, like titt som sveinane i Drammen, for deira sylv var stundom mindre verd enn hirdmennenes. For å gjera bot på dette kjøyrde dei dessto meir – dei fekk sylv for det og - og vart såleis på sett og vis nøgd. Nokre av sveinane gjorde det same, men det lika Svein Den Store lite, og desse vart difor innestengde. Mennene og kvinnene til Alf Brattbakke tykte lite om all denne uvettige kjøyringa – dei måtte sjølve halde seg til garden – og var difor glad til.

Forat den store flokken til Svein ikkje

skulle råka i krig med kvarandre vart det skipa eit stort råd. Her sat kloke menn fra både hirden, småkongane, sveinane og hovdingane, og dei drøfta korleis ein skulle syta for fred og rettferd i Buskrike. Svein Den Store hadde og skipa ei bodstikke som alle hans menn skulle få lesa, og såleis verta fortald mykje om dette og hint. Jarle Skrifvar og Willy Bommen skulle syta for utgjevinga. Til desse skulle alle sende stoff, både hirdmenn, småkongar, hovdingar og sveinar. Men få skreiv og stikka vart difor sjelden utsend. Dette klaga alle på, jamvel om det var deira eige skuld.

Og det sa saga om Svein Den Store.....

**BROBYGGEREN ØNSKER
ALLE SINE LESERE
EN FORTSATT GOD SOMMER**



GAMLE BRAKKER BRENNER BEST



Tekst: Willy Bakken

Foto: Per Bjerkeli

I hvert fall var det ingen problemer med å få satt fyr på den gamle garasjebrakka på Haugastøl.

Årsaken til denne noe brutale måte å rive på, er at bygningen for lengst har sett sine beste dager.

Den ble satt opp under krigen, og senere bygd om i 1955. Fram til nå har den huset den gamle Peter-snofreseren, og i tillegg har bygningen blitt brukt til verksted.

Som garasje var den ikke lenger egnet, i det det ikke var mulig å få aviset utstyret som brukes under brøytingen.

Da heller ikke Riksantikvaren så det store fredningsbehovet, ble det bestemt å brenne hele greia, da dette ville bli den rimeligste måten å løse saken på. Hol brannvesen på Geilo tok med glede imot oppdraget, og tirsdag 28. juni ble bygnin-



Mannskapene fra Hol brannvesen besorget «rivingen» på en sikker måte.

gen lagt i aske. Brannvesenet benyttet jobben til å teste både mannskaper og utstyr, og røykdykkere var i aksjon.

Bare 8 meter unna står feriebrakka, og ønsket var at denne fortsatt skulle være intakt etter brannen. Også dette gikk bra,

og vegvesenet gir så absolutt godkjent karakter til Hol brannvesen for vel utført jobb.

Det vil nå bli satt opp en ny garasje på branntornta. Denne vil bli på 225 kvm, og skal stå klar til innflytting 1. oktober.



Aktuelt fra plansiden

Av Johan Filseth

Som tidligere strever planavdelingen med å holde grunnerverv og anleggsfolket bak oss i løypa, og å unngå flere overganger til driftsavdelingene og andre eksterne arbeidsgivere. Vi vurderer nå å kreve overgangssum (og den blir ikke liten!)

Det siste halve året har vi hatt i gang en prosess for å vurdere om avdelingen har en hensiktsmessig organisering. Resultatet som ses på figuren, er et forslag som vil bli lagt fram for organisasjonene og fagsjefmøtet for sommerferien. Vi følger i store trekk anbefalinger fra Vegdirektoratet, med den forskjell at vi beholder ordningen med nestleder.

Arbeidet med Norsk Veg- og vegtrafikkplan for Buskerud for periodene 1990-93 og 1994-97 er vel i havn, og vi har sågar fått foreløpig svar fra Vegdirektoratet. Slik det nå ser ut, er følgende prosjekter på «sikker plass» i 1990-93:

E 68: Veien - Nymoen.
Rv. 283: Grønland - Øvre Sund.
Rv. 165: Omkjøring Åros.
Rv. 288: Hagafoss - Sogn grense.

Litt usikre, avhengig av de økonomiske rammene, er disse prosjektene:

Rv. 7: Hardangervidda.
Rv. 8: Omkjøring Hvitvingfoss.
Rv. 287: Tre bruer.

samt oppstartning av rv. 319, Svelvikveien. I tillegg er det foreslått 100 mill. kroner til trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

De store tingene i øyeblikket er selvfølgelig bomprosjektene, Drøbak-forbindelsen og E 76 i Drammen, der viktige beslutninger er fattet i Stortinget. At Hurum ble valgt til åsted for ny hovedflyplass, overrasket nok de fleste på vegkontoret. Det innebærer imidlertid en enorm utfordring for oss som har prosjektansvaret for planlegging av vegnettet. Stortingets vedtak innebærer at prosjektet øker i omfang fra 820 mill. kroner til 1 175 mill. kr. I til-

legg kommer forbindelsene mot Asker og sydovert mot hovedflyplassen.

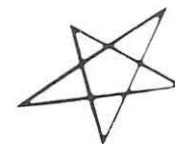
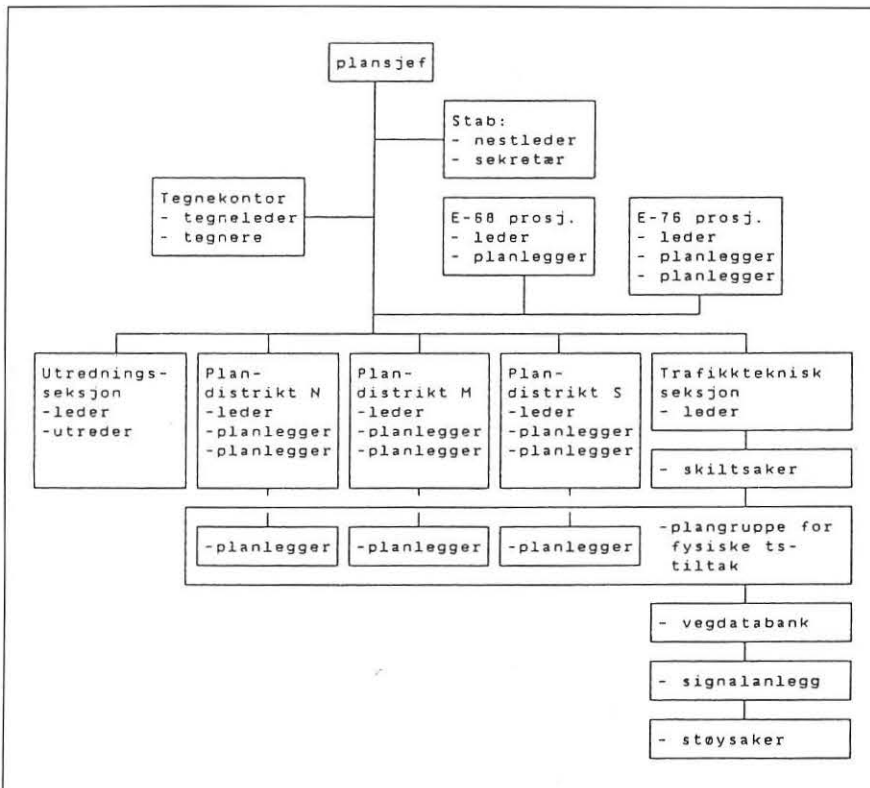
E 76 er i skrivende stund ikke vedtatt i Stortinget, men vi regner med at dette vil skje før sommerferien. Vi har i alle fall startet planleggingen, og bedt om tilbud fra fem konsulenter på fire planleggingsavsnitt. Det er ikke fritt for at vi føler oss populære blant konsulentene for tiden.

På E 68, omkjøringsvegen rundt Hønefoss, går byggeplanleggingen for fullt, selv om starten er forskjøvet til 1990 på grunn av kutt i bevilgningene.

Vi prøver imidlertid å ikke glemme de øvrige prosjektene som kanskje ikke er fullt så prestisjepregede, men like fullt viktige. Det dreier seg om gang-/sykkelveger, andre ts-prosjekter, fylkesvegutbedringer/forsterkninger og ordinære riksvegprosjekter.

Vi jobber for at alle prosjektene skal inngå i en prosjektorganisering, der alle nødvendige faginstanser trekkes inn etter behov, også kommunene hvis det er behov for det. Målet er å ha full enighet om plan og kostnadsoverslag idet de overlates til anlegg for gjennomføring.

På EDB-siden er vi nå oppdatert med siste nytt, kalt VIPS og Technovision. Noen kan til og med bruke systemet, og tegningene som kommer ut ser imponerende ut, selv om vi nok må ha tegnerhjelp til å lage den forståelig for «folk flest». Tegnerne vil uansett få nok å gjøre, og et utvidet arbeidsområde innenfor presentasjon, layout, punching, betjening av plottere og tegnemaskiner osv.



Nok av utfordrende oppgaver i tida som kommer, fastslår plansjefen.



Vernelederen kommenterer røykeloven:

Den enkelte arbeidsplass avgjør selv hvordan loven skal oppfylles

Ingen i dette land er vel lenger i tvil om at røykeloven nå er innført. Samtlige anatte har fått eget rundskriv i sakens aledning, slik at det ikke burde være noen i etaten som kan gjemme seg bak unnskyldningen om for dårlig informasjon.

Men hvordan vil så lovens intensjoner bli fulgt opp i praksis? Verneleder Albert Skarstad sier i en kommentar at vi vil forsøke å gjennomføre en myk og smidig overgang. I vegkontorets kantine er saken blitt løst ved at den ene halvdel er reservert ikke-røykere, den andre for dem med både mat- og tobakkspakke. Avtrekket fungerer såpass tilfredsstillende, at røyken ikke sjenerer nevneverdig. På de kontorene hvor det jobber flere sammen, sier loven at her skal det bære røykfritt. Dette har vi løst ved at kantina benyttes som røykerom, noe som synes å fungere bra.

Men hva med våre veg- og biltilsynsstasjoner, her vil det kanskje oppstå enkelte praktiske problemer?

Spørsmålet om hvordan saken skal løses de enkelte stedene vil vi overlate til beboerne selv å avgjøre, og her har den lokale ledelsen et ansvar, sier Skarstad. Jeg tror ikke det vil bli de store konfliktene, og dersom det kan bli nødvendig med små ombygginger, vil dette skje i samarbeid med verneleder og administrasjonen. Loven er i utgangspunktet formet slik at begge parter skal ha samme tilbud, så vi må ikke oppfatte det slik at røykerne nå er jaget vilt.

I det utsendte rundskrivet står det også at vegvesenets biler og maskiner er å betrakte som arbeidslokaler, og således skal være frie for røyk. Men et kontor, der det sitter en ensom sjel, der har vedkommende lov å røyke. Hva er forskjellen på en som sitter i en gravemaskin og en som har sin arbeidsplass på et ene-kontor?

I vegvesenets biler og maskiner er hovedregelen om at i «arbeidslokaler hvor to eller flere er samlet, skal lufta være røykfri» gjeldende. Det vil således være de samme bestemmelser som gjelder for en maskinfører/sjåfør



En måte å takle røykeloven på, er å ta fem minutter på verandaen. Her Inger Johanne Nielsen og Wiggo Foosnes i full aktivitet. Foto: W. B.

som kjører en maskin/bil hvor det er to personer i førerhuset, som det er for kontorer-arbeidslokaler. Hvis to med både matpakke og tobakkspakke skulle bli sittende i samme bil/maskin eller kontor, så sier ikke lovteksten noe om hvordan de skal forholde seg, men de blir sikkert enige, sier Skarstad.

Men i disse tider med krav om stadig større effektivitet og innsats, vil ikke røykepausene i løpet av en dag medføre at vi blir mindre produktive?

Vanskelig å svare noe fornuftig på det. Begrepet produktivitet må ikke bare brukes i en snever kortsiktig sammenheng.

Fra forarbeidet til loven vil jeg sitere fra side 4 i ot.prop nr. 27:

«Tobakk er ansett som en av de farligste og viktigste av risikofaktorene. Den kan føre til utvikling av kreft i lungene og andre organer og er i tillegg en vesentlig årsak til hjerte- og karsjukdommer. Sannsynligvis er det ingen annen enkeltfaktor som tar så

mange liv og forårsaker så mye sykdom. Det er gjort grove anslag som går ut på at røyking forårsaker 6 000 dødsfall i Norge. Disse dødsfallene kunne i prinsippet forebygges. Tobakksrøyking er også årsak til kroniske luftveisjukdommer.

I tillegg til dette er det i NOU 1984/28 «Helserådstjenesten» en nærmere omtale av hva helserådstjenesten kan bidra med når det gjelder forebygging av kreft (side 67).

Helserådstjenesten kan bidra til å forebygge sykdommene ved å peke på disse sammenhenger mellom miljøfaktorer og kreft. Den aller viktigste faktor- tobakksbruk - vil helserådstjenesten bekjempe ved dels å gi slik statistisk «ammunisjon» til helseopplysningen, dels å bevirke røykfrie miljøer i offentlige forsamlingslokaler, spisesteder, transportmidler osv.

Vi må ikke glemme at det er på denne bakgrunn loven er vedtatt, slutter verneleder Albert Skarstad.

To særdeles kostbare vintermåned

Av Hans Olav Lien

Februar og mars ble to kostbare vintermåned for vedlikeholdet. Mens første del av vinteren var rimelig, ble siste del desto mer kostbar. Resultatet ble et merforbruk på 7 millioner kroner som fordelte seg med 5.2 millioner på riksvegene og 1.8 millioner på fylkesvegene.

Den kostbare vinteren skyldes først og fremst spesielle værforhold, men også sterk prisstigning på privat brøyting, samt overgang til 2-skiftordninger på E 68 og E 76 som har gitt økte kostnader. Overgang til 2-skiftordning har til gjengjeld skapt vesentlig bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på de sterkeste trafikerte riksvegene.

Mens vi i 1987 til sammen brøytet 455 000 km, brøytet vi i 1988 600 000 km. Tilsvarende tall for salting var 1 932 tonn kontra 3 804 tonn, dvs. en fordobling av saltforbruket. For brøytekontraktene fikk vi en prisstigning på

13.5%, som er vesentlig mer enn den generelle prisstigningen.

Samtidig med at vi har fått et stort merforbruk på vedlikeholdsbudsjettet, har vi muntlig fått beskjed om at riksvegbevilgningen vil bli redusert med 1.7 millioner kroner.

På møte med vegmestrene ble reservemidlene fordelt. Områdene fikk full dekning for flomutgifter samt 1/3 av ekstra vinterkostnader.

Dette resulterer i at planlagte utbedrings- og grøftetiltak blir sterkt redusert og på det nærmeste faller helt bort, bortsett fra Geilo-området hvor disse arbeidene blir gjennomført etter planen på rv. 7, Ustaoset - Haugastøl.

Redusert innsats på fylkesvegene vil gå utover de fleste prosesser.

Det viktige i vintervedlikeholdet er:

- Å SETTE INN RETT INNSATS TIL RETT TID!

- Er det ting vi kan gjøre for å bli mere effektive?

- Det er sikkert mange ting som kan

forbedres, men jeg vil ta fram noen områder:

- Ha en riktig dimensjonert maskinpark.
- Finne nye oppgaver for veghovelen (brøyting på egne roder).
- Få til fleksible skiftordninger på høvling.
- Ta i bruk mer forskjøvet arbeidstid.
- Vurdere nåværende skiftordning i forhold til andre ordninger, også tidspunkt for igangsetting.
- Vurdere fleksible beredskapsordninger i oppsynet og mer aktiv beredskap.
- Vurdere videre utbygging av fjernovervåkingsutstyr på høyfjellsveger.
- Sorge for bedre opplæring av beredskapspersonell på eget utstyr.
- Få til mer systematisk oppfølging av tilstanden på vegene vinterstid.

Det er viktig at flest mulig engasjerer seg og kommer med forslag til forbedringer. På den måten kan vi bidra til en positiv utvikling til beste for trafikanten og publikum.

STOR TRAFIKKDAG I LIER



Av Willy Bakken

Og selvsagt var vegvesenet representert da samtlige avgangsklasser ved ungdomsskolene i Lier deltok på den store trafikksikkerhetsdagen som ble

arrangert på Lyngås motorbane.

Fra oss deltok inspektør Stein H. Olsen med mopedtester, og som vanlig var «Bråstoppen» med på et tiltak som dette.

Planavdelingens Jan Wamstad stilte med datautstyr, og orienterte de inter-

esserte elevene om vårt ulykkesregister, og han kunne dessuten vise på dataskjermen trafikksituasjonen på Lierskogen.

Dette ble en svært annerledes skoledag for Lier-ungdommen, men vi vil tro - en meget nyttig og lærerik dag.

PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆

Følgende medarbeidere har sluttet:

Kontorfullm. Magnhild Frydenlund
Avd. ing. Jan Erik Selnes

Vi takker disse for godt samarbeid, og ønsker lykke til med nye oppgaver.

Ing. Oddbjørn Brustad har sluttet ved biltilsynet på Hønefoss, og begynt ved stasjonen på Gol.

Følgende medarbeidere er blitt pensjonert:

Einar Eriksen	1. januar	Ivar Sprakehaug	1. juni
Trygve Tangestuen	1. februar	Kåre Espeseth	1. juli
Gunnar Rødningsand	1. mai	Torleiv Nygjerden	1. juli
Eivind Evenstad	1. juni		

Vi takker samtlige for trofast tjeneste i vegvesenet, og ønsker alt godt som pensjonister.



*Vi gratulerer
følgende med
vel overstått*

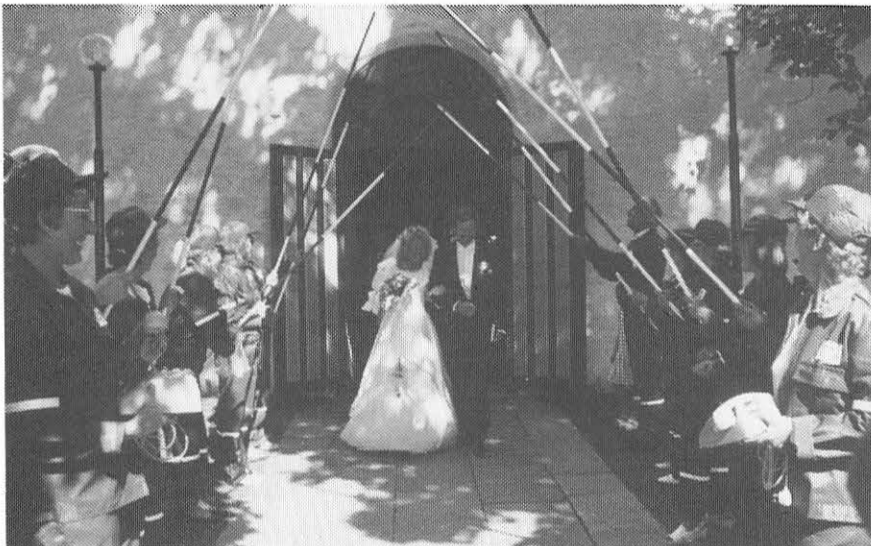
50 år:

Reidar Heieren	11/5
Georg Grevsgård	25/5
Wencke Johansen	27/6
Svein E. Holmvik	4/7

60 år:

Arne Ristvedt	20/6
Nils Fønnebo	23/6

HILDE + ARVE = SANT



Brobyggeren pleier vanligvis ikke å legge seg bort i folks privatliv, men når to som jobber ved vegkontoret gifter seg, kan vi ikke la slikt gå upåaktet hen.

Hilde, som til daglig betjener vårt sentralbord, og Arve, som styrer på med bruer, giftet seg nemlig lørdag 11. juni, og åstedet var Haug kirke i Hokksund.

Kolleger var selvsagt klar over tildragelsen, og tok under vielsen oppstilling utenfor kirken. Iført vegvesenets kle-

delige festantrekk, bidro de i sterk grad til å kaste ekstra glans over bryllupet, og ingen kunne være i tvil om hvor de nygifte jobbet.

Brudeparet skal, etter det vi har brakt i erfaring, ha tatt oppstyret med fatning, og ellers gitt uttrykk for at det var et svært uventet men riktig hyggelig innslag på den store dagen.

Brobyggeren stiller seg selvsagt i gratulantenes rekke, selv om det som vanlig blir noe på etterskudd.

(Foto: Ragnar Otto Eriksen).

EDB-konsulent tilsatt

Harald Johan Gammelsæter (39) er tilsatt som EDB-konsulent ved vegkontoret. Dette er en nyopprettet stilling, og han vil som navnet sier få ansvaret for vårt EDB-system. Gammelsæter kommer fra Televerket, der han også har jobbet innen samme sektor. Han får sin første arbeidsdag ved vegkontoret 1. oktober.