



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 1 - mai 1989 - 19. årgang





INNHold:

SIDE

- 2 Red. har ordet
- 3 Vedlikeholdet 1988
- 4 Likestilling
- 5 Opplæring i 1989
- 6 Juristens spalte
- 7 En arbeidsulykke
- 8 E-68 Hønefoss
- 9 Nye garasjer
- 10 Fra asfaldtagene
- 11 Kantstolper
- 12 Ny veg- og biltilsynsstasjon
- 13 Vegveteraner
- 14 Bedriftsskyting
- 15 I vinterhi
- 16 Personalia

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør:

Willy Bakken

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestermoen
Erik Lysenstøen

Trykk:

Fremtid Trykk, A/S, Drammen

Opplag:

1.400 eksemplarer

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgis.

Forsidebilde:

Vegvesenet markerte sitt 125-årsjubileum i forbindelse med åpningen av rv. 7 over Hardangervidda. Mer om seremonien i neste nr. Foto: W. Bakken.

Redaktøren har ordet:

VEGVESENET 125 ÅR

Samtlige som arbeider i etaten skulle nå være klar over at vi er inne i et jubileumsår, noe vi selvsagt skal markere. Vegdirektoratet står bak en del sentrale tiltak, men ellers er det overlatt til hvert enkelt fylke, hvor mye en skal gjøre ut av dette jubileet.

Selvsagt skal også vi i vårt fylke, etter fattig evne, få gjort oppmerksom på denne begivenhet, både overfor egne ansatte og omverdenen. Jubileet er en fin anledning til å få markedsført etaten. Men i likhet med andre ting vi bedriver, vil også dette måtte koste noen kroner.

Våre planlagte bursdagsfeiringer er ikke blitt tilgodesett med ekstra midler i kassa, vi må bruke av de ordinære tildelingene vi har fått. Vi røper vel ingen hemmelighet når vi forteller at her er det lite å gå på fra før av.

Hvordan de enkelte fylkene skal markere jubileet, er blitt flittig diskutert i ulike sammenhenger. Ambisjonsnivået varierer en del fra fylke til fylke. En rekke planlegger blant annet å arrangere fest for sine ansatte og deres respektive. Denne «løsningen» er også blitt diskutert hos oss. Imidlertid må det sies at denne form for markering, ikke har resultert i den helt store begeistring i vår ledelse. Begrunnelsen for dette er, at i disse tider, med knappe bevilgninger og store arbeidsledighetstall, synes det ikke riktig at vi som offentlig ansatte, skal spise og drikke opp statlige midler. En slik holdning burde ikke være vanskelig å forstå. Dette betyr ikke at vi ikke ønsker å gjøre noe for ansatte i en etat som fyller 125 år.

Som kjent har en bursdagskomité vært i arbeid for å komme med forslag til ulike arrangement. Her inngår også tiltak der den enkelte ansatte settes i fokus. Hva som vil bli det endelige resultatet, er for tidlig å si noe om, men at det vil bli ett eller annet, det er vi sikre på.

Som tidligere nevnt, vil vi også forsøke å markere oss utad gjennom forskjellige virkemidler. Av det komiteen har foreslått, kan nevnes følgende:

- ☆ Fokusere jubileet i samband med åpningen av rv. 7 over Hardangervidda, månedsskiftet april-mai.
- ☆ Arrangere åpne dager ved Biltilsynsstasjonene, der vi i tillegg til trafiksikkerhetsinformasjon, også forsøker å vise andre deler av vår virksomhet.
- ☆ Klistremerker vil bli laget for bruk på våre gule biler, likeså plakater til å henge opp i ekspedisjonslokaler o.l.
- ☆ I forbindelse med åpningen av den nye parsellen av E76, Mjøndalen-Hokksund, vil jubileet bli markert.
- ☆ Arrangere turmarsj til Norges eldste bru, Smedbrua.
- ☆ Trafiksikkerhetsløp for biler, der hele familien vil bli engasjert.
- ☆ Anskaffe strøartikler som vi deler ut til publikum.

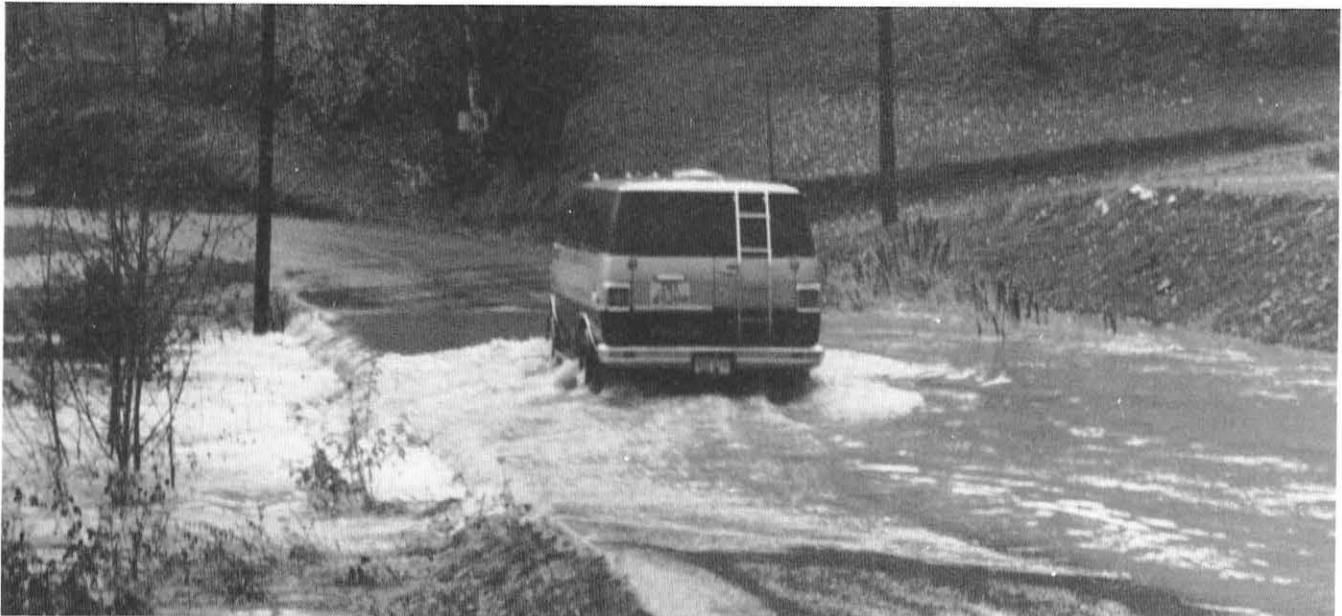
Som vi ser, kommer det til å skje noe også i vårt fylke i jubileumsåret. En del mennesker er nå satt i arbeid, for å ta seg av det praktiske omkring de enkelte arrangementene.

Den offisielle åpningen av jubileet vil finne sted 16. april. Her i fylket kommer det aller meste til å skje etter at sommerferien er unnagjort, og framover mot høsten.



Hva utførte vi i vedlikeholdet 1988?

Noen generelle data



Dette opplevde vi i 1988.

Av Hans Olav Lien

Når det gjelder driftsresultatet totalt for vedlikeholdet, fikk vi et mindreforbruk på riksvegene og et lite merforbruk på fylkesvegene i 1988. 4,3 millioner kroner på riksvegene vil derfor bli overført til 1989.

Det vi husker best fra vinteren, er en vinter med mye nedbør og lange perioder med temperaturer rundt 0 grader. Første del av vinteren ble rimelig for oss, da det kom lite snø før i slutten av januar, men siste delen ble desto mer kostbare. Dette resulterte i et merforbruk på vintervedlikeholdet med henholdsvis 5,2 mill. kr. på riksvegene og 1,8 mill. kr. på fylkesvegene. Konsekvensen ble lite midler til nygrøfting og utbedringer med tanke på en bedre bæreevne på vegene.

På grunn av den milde vinteren ble det mye salting i nedre del av fylket. I tillegg kom det store snømengder i februar og mars, slik at også brøytingen ble kostbar.

Det er gjennomført 2-skiftordning på vintervedlikeholdet på den mest trafikkerte delen av E68 og på E76. Tilstanden på disse vegene siste vintersesongen var vesentlig bedre enn tidligere, noe som resulterte i god fremkommelighet og trafiksikkerhet. En ting som bør diskuteres, er om ordningen resulterer i for stor ressursinnsats i form av saltforbruk, brøytefrekvens o.l. Ordningen er justert noe foran

sesongen 1988/89 slik at belastningen med hensyn til helgevakter skal bli mindre.

Det er gjennomført møter for egne og private brøytere i alle områdene. Hensikten har vært å presentere vegvesenets krav til vedlikeholdsstandard på de enkelte vegene samt å gjennomgå forrige vinters resultater og diskutere disse. Justering og vedlikehold av plogmateriellet var også en del av programmet.

Strøkurs er gjennomført for egne og private mannskaper. I tillegg var byene representert slik at måsettingen om en mer ensartet standard på gjennomgående vegger skulle være ivare tatt på dette viktige området.

Natten til 20. juli fikk vi et voldsomt regnskyll over vestre og øvre deler av fylket. Store nedbørsmengder førte til stengte og ødelagte vegger. Skadene beløp seg til ca. 3 millioner kroner. De største skadene var i Nes kommune i Hallingdal.

Områdene har også i år utarbeidet årsrapporter.

Ut ifra årets rapporter har vi blant annet utført: (Tallene for 1987 i parentes).

- 40143 m (59046) grøfterensk, grunne grøfter
- 25720 m (13511) grøfterensk, dype grøfter
- 2495 km (2699) oppmerking med maling
- 111 km (131) oppmerking med plast, maskinell

- 8435 km (8168) kantslått
- 626909 km (504506) snøbrøyting med bil og plog
- 1032 m³ (4148) opplasting og bortkjøring av snø
- 8867 m³ (7114) strøing med sand
- 4702 tonn (2295) strøing med salt

I tillegg har vi videreført grøfteprogrammet og produsert 13808 m grøfter til en kostnad av 3,4 mill. kr. Til øvrige utbedringer er det benyttet 2,2 mill. kr.

Programmet med utskifting av rekkverk til gjeldende standard på riksvegene er gjennomført med ca. 15 km oppsetting. Dette er utført både i egen regi og i entrepriser. Arbeidet ventes avsluttet i 1989.

Områdeinndelingen i vedlikeholdet er vurdert. Dette har resultert i at 7 områder beholdes noen år, men at saken vurderes på nytt senest i 1993. I mellomtiden vil det bli fokusert spesielt på oppgavedelingen innen avdelingen. Dette er et prosjekt som vil bli gjennomført i løpet av 1989.

I 1988 har vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret hatt alle stillinger besatt. Martha Dahl sluttet ved avdelingen på slutten av året. Denne stillingen er ikke erstattet med noe ny, men Kjellaug Johannesen jobber nå 80% stilling.

Tre har vært på vegmesterskolen i 1988.

Vi viser for øvrig til årsrapport som vil foreligge i løpet av februar hvor mer detaljer om driften vil fremgå.



Handlingsplan for likestilling

Av Ellen Bruusgaard

«VI ER MANGE, VI ER HÄLFTEN, HÄLFTEN AV ALLA DOM MENNISKA SOM FINNS, ER VI KVINNS».

Vi har i Statens vegvesen fått noe så fint som en Handlingsplan for likestilling, og det var på tide. Et positivt tiltak som vi bør være med på å utvikle videre.

handlingsplanen har som mål å bidra til:

- at vegvesenet rekrutterer *flere kvinner* inn i tradisjonelt mannsdominerte yrker
- at allerede tilsatte kvinner blir *sterkere representert* innenfor stillingsgrupper hvor de i dag er underrepresenterte.

Og det mangler ikke på tiltak som kan settes i verk. Jeg nevner i fleng:

- ☆ Info. til skoleverket om vegvesenet som aktuell arbeidsplass for kvinner.
- ☆ Inntak av kvinnelige praktikanter, sommerhjelp og lærlinger i mannsdominerte stillingsgrupper.
- ☆ Omtale kvinnelige søkere til lederstillinger og innkalle minst en som fyller kravene til stillingen til intervju.
- ☆ Ved innstillinger/forslag til tilsetning, et eget punkt om eksisterende kjønnsfordeling innen den aktuelle stillingsgruppe.
- ☆ Ved uttak til lederkurs må kvinner som kan være aktuelle spesielt vurderes.
- ☆ Bevisstgjøring av kvinner med hensyn til:
 - karriereplanlegging
 - ressurser
 - muligheter innenfor etaten
- ☆ Kvinner som ønsker å gjennomgå en komtansegivende opplæring gis økonomisk støtte/stipend til dette. Signaler om hvilke utdanninger som vil bli prioritert kommer fra Vegdirektoratet.

Og kanskje noe av det viktigste – generalt å gjøre kvinner mer «synbare», f.eks. ved tildeling av arbeidsoppgaver, tillitsverv etc.

Handlingsplanen sier også noe om



Det er spennende å være kvinne i staten for tiden, sier Ellen Bruusgaard.

mål på tiltak som settes i verk, som f. eks.:

☆ I 1989 er målet at kvinneandelen ved nytillsetninger i følgende stillingsgrupper skal være:

Vegarbeidere:10%
Oppsynet: 10%
Tekniske stillinger: 20%

☆ I perioden 1989 til 1992 er målet at kvinner skal tilsettes i minst 25% av de lederstillinger som blir ledige.

☆ I løpet av 1989 er målet at 20% av deltakerne på lederkurset være kvinner.

Alt dette jeg har skrevet, og mer til, står i handlingsplan for likestilling 1989. Den kan fåes hos meg, eller så ligger den også på avdelingene.

HVA HAR VI GJORT PÅ VEGKONTORET?

I Statsbudsjettet 1990 foreløpig forslag for Buskerud fylke står der skrevet:

«Spesielle tiltak skal iverksettes for å ansette flere kvinner i de stillingsgrupper de er dårligst representert. Annonser om ledige stillinger skal inneholde spesiell oppfordring til kvinner om å søke. Under saksbehandlingen skal det legges vekt på å innkalle til konferanse alle kvinnelige søkere som tilfredsstillt kvalifikasjonskravene».

OPPFORDRING

Tanker og ideer om hva vi her hos oss kan gjøre, taes imot med takk. Noe har vi begynt å jobbe med – men det er uendelig mye mer som kan gjøres.

Kunne godt tenke meg å få en tilbakemelding på hva vi har gjort og så....

Og sist men ikke minst:

Det er spennende å være kvinne i staten for tiden – for den som vil er det uante muligheter.



Plan for opplæring

Av Ellen Bruusgaard

Vi er nå ferdig med opplæringsplanen for 1989, og den er ute til høring i organisasjonene.

Det er lagt opp til stor aktivitet på opplæringsfronten i 1989, spesielt på lokalt og regionalt plan. Og det er denne delen vi ønsker å styrke, med det mål for øyet at flere får den kompetanseheving de trenger.

Av lokale tiltak hvor flere avdelinger er med kan nevnes trafikklys/arbeidsvarslingsarbeidsdirigering, EDB-opplæring på forskjellige nivåer, personalkurs for oppsynet, sprengningskurs, mediakurs.

I tillegg kommer lokale kurs på hver avdeling, og her er det også mye på gang. Lab. undersøker muligheten for å gjennomføre i hvert fall 2 lokale kurs arrangert av Vegdirektoratet, og planavdelingen har også gitt uttrykk for flere behov. Her arbeider de også med å få gjennomført et lokalt kurs i layout for tegnerne. Driftsavdelingene har også klare behov hva gjelder lokale kurs, og jeg nevner i fleng - EDB geometrisk kvalitetkontroll, EDB i vegbygging, eg-

ne regikalkyler, salting, grusing, brøyting/stilling av ploger, rapportskriving, fagbrev maskinførere, EDB Micro PC graf., mellomlederopplæring, m.m.

Biltilsynet er den avdelingen som har fått avsatt mest midler - ut fra at opplæringen her skal styrkes. Og planene er klare - både sensorkurs STLS og klasse CDCE og klasse A, egenkjøring buss og MC, Adr/kontroll og sist men ikke minst grunnkurs for nytilsatte.

Adm/øk. avdelingen prioriterer områder som ajourføring av regelverk, referatskriving, planlegging, samarbeid og kommunikasjon når det gjelder lokal opplæring.

I tillegg kommer regionale kurs utover året som enten vi eller andre vegkontor står som arrangør av.

Sentrale og eksterne kurs og konferanser kommer også i tillegg til det jeg har nevnt ovenfor, så dere forstår at det skjer noe på opplæring. Og vi har kapasitet til mye mer, så bare sett i gang der dere føler skoen trykker. Og ikke la det stoppe på den praktiske gjennomføringen, ta da heller kontakt med meg, så løser vi det.

LYKKE TIL!!!!

Vegvesenet 125 år?

Av Tore Wang

I forbindelse med at Vegdirektørembetet i år fyller 125 år, har vel fylkene nærmest fått direktiv om at dette skal «feires» over hele landet. Spesielt her i Buskerud kan vi vel kanskje føle at dette jubileet blir markert noe for sent.

Det er en kjensgjerning at vegen mellom Kongsberg og Hokksund ble bygget for statlige midler i 1624. Vegdirektoratet benytter til og med et bilde av Smedbrua i sitt informasjonsmaterie-ll om jubileet.

Hva skal egentlig publikum tro? Det blir slått stort opp at vegvesenet har 125 års-jubileum, samtidig som det i bildeteksten for Smedbrua angis at

byggeåret var 1624. Står det så dårlig til med regnekunnskapene i Vegdirektoratet?

Etter de ringe regneferdigheter en besitter her ute i periferien, har vi kommet til at dette jubileet ble feiret i Buskerud for nøyaktig 240 år siden. Salige Kong Christian IV hadde vel snudd seg i graven dersom han hadde fått vite at byggingen av «sølvvegen» skulle medføre stor 125 års-festivitas på SAS-hotellet i Christiania i 1989. Han satset nok feil da han valgte vegutbygging. Det riktige hadde nok vært utbygging av grunnskolen i stedet.

Det var kanskje en idé at Statens Vegvesen Buskerud søker Vegdirektoratet om midler for å markere sitt 365 års-jubileum, så kunne Vegdirektoratet få lov til å feire sine 125 år i fred.

Avtalefestet førtidspensjon

Fra 1/1-1989 gjelder en avtalefestet rett til førtidspensjon etter avtale mellom LO og NAF og mellom de statsansatte og staten. Avtalen mellom LO og NAF gir rett til pensjon fra 66/65-års alder med bibehold av opptjeningstid som om arbeidstakeren ville stått i tjeneste frem til 67 år. Dette fremgår av Regjeringens brev til LO og NAF, der det heter at ordningen ikke skal påvirke pensjonsnivået etter fylte 67 år.

For de statsansatte gjelder ikke dette. De som bare oppnår 30 år eller mindre tjenestetid ved 67 år rammes av dette. Den avkortning de får i pensjonen vil de måtte tåle for resten av pensjonstiden, selv om det dreier seg om maksimalt 2/30.

Departementet begrunner ordningen med at det blant de statsansatte er et betydelig antall tjenestemenn som har lavere pensjonsalder. De som ønsker å gå av før 67 års alder, bør etter departementets mening stilles likt med dem som har særaldersgrenser.

Dette synes å være en svak begrunnelse.

Når det innføres en fleksibel pensjonsalder fra 65-67 år, burde ordningen være lik for alle i denne gruppen. Det må kunne aksepteres at ansatte som allerede har en lavere pensjonsalder ikke i tillegg vil oppnå samme fordel m.h.t. beregningstiden for pensjonen. I tillegg til å ha en lavere pensjonsalder (60, 63 eller 65 år), har disse grupper også anledning til å gå av 3 år tidligere dersom summen av alder og tjenestetid er minst 85 år.

De tjenestemenn som ønsker å fra-tre etter fylte 65/66 år og ikke har full opptjeningstid, kan velge å søke uførepensjon grunnet normal alderssvekkelse, og vil i så fall unngå avkortningen. Dette skulle tilsi at de heller ikke ved å velge AFP burde få noen avkortning.





Juristens spalte

Av
Tore Strand

Uaktsomhet i trafikken kan medføre tap av liv

Nedre Romerike herredsrett har nylig dømt en 27-årig promillekjører til ubetinget fengsel i to år og åtte måneder for uaktsomt drap idet hans bil kom over i feil kjørebane og kolliderte med en folkevogn med fire jenter i. To av dem døde, de to andre ble alvorlig skadet. Straffen var fire måneder lenger enn aktor hadde påstått, og dommen vil nok bli anket.

I en annen trafikksak er det nylig av sagt kjennelse i Høyesterett som viser at det gjelder en meget streng aktsomhetsplikt i trafikken. Denne gang var det ikke promille med i spillet.

Kjøringen fant sted på fylkesveg en vinterkveld, i snøvær og mørke. Herredsretten framholdt at det var dårlig sikt og at det var meget glatt. Tiltalte hadde brukt nærlys, hadde hatt en sikt på 20 meter, og herredsretten mente at han hadde holdt en forsvarlig fart – på om lag 40 km/t, muligens noe mindre. Han hadde observert noen hvitkledde konfirmanter på høyre side av vegen, og var redd for at noen av dem kunne komme ut i vegen. På det grunnlag fant retten at han ikke kunne

klandres for at han først så til høyre, og at han for sent så de to fotgjengere – to eldre kvinner, mor og datter, – som fra hans venstre side var kommet ut i vegen. De ble slengt i luften og havnet på bilens panser. Den ene ble snart slengt av, mens den andre fulgte med bilen ganske mange meter nedover. Førstnevnte ble påført så store skader at hun døde tre dager senere. Herredsretten kom til at tiltalte ikke hadde utvist straffbar uaktsomhet.

Høyesterett pekte på at dersom en setter oppfattelsestiden og reaksjonstiden samlet til 1,5 sekunder, vil en med en hastighet av 40 km/t trenge 16,7 meter for i det hele tatt å kunne påbegynne bremsingen. Hensett til at tiltalte bare kunne ha en sikt på 20 meter, fant høyesterett i likhet med påtalemyndigheten at tiltalte da ikke i tilstrekkelig grad hadde avpasset farten etter forholdene på stedet. Han hadde således ikke vist den hensynsfullhet og aktpågivenhet som man må kunne kreve etter grunnregelen i trafikken. Herredsrettens dom ble opphevet. Saken blir da fremmet på ny.

Røykeloven fungerer

På de ulike arbeidsplassene har en etter hvert innrettet seg slik at røykelovens intensjoner blir oppfylt - og alt folket kan leve i fred og fordragelighet med hverandre.

Så er også tilfelle ved vegstasjonen på Lierstranda. Når vi ser hvordan problemet er løst her, er vi sikre på at de røykende ikke er til sjenanse for sine ikke-røykende kollegaer i det hele tatt.

Etter det vi har grunn til å anta, er dette godværsvarianten. Hvordan saken løses under regn og blåst, vites ikke. Flytter de da inn i plasthallen?

Følg med, følg med – kanskje vi får svar på spørsmålet i neste nummer?



Røykeloven slik den praktiseres på Lierstranda. En modell for andre vegstasjoner?

Ny håndbok fra Vegdirektoratet

146-TRAFIKKBREGNINGER
Veiledning 0131 sider

Håndboken omhandler et vidt spekter av problemområder, beregningsmetoder og modeller. Målgruppen for håndboken er veg- og trafikkplanleggere i Vegvesenet, i kommunene, rådgivende ingeniører og ellers i fagmiljøet.

Ny håndbok fra Vegdirektoratet

142-TRAFIKKSIGNALANLEGG
Veiledning 0135 sider

Håndboken gir en grundig innføring i de fleste forhold vedrørende drift og vedlikehold av trafikksignalanlegg. Den er beregnet på firmaer, elverk., og andre som skal utføre vedlikehold, og som har små eller ingen kunnskaper om dette.

En sannferdig historie fra en arbeidsulykke etterforsket v/Kripos 1953

Til vernelederen!

Jeg vil med dette svare på din forespørsel om nærmere opplysninger angående pkt. 3 i min skademelding. Jeg oppgir «dårlig planlegging» som årsak til ulykken. Du sier i ditt brev at jeg bør forklare mer fullstendig og jeg håper derfor at følgende detaljer vil være tilstrekkelig:

Jeg er murer av yrke. På ulykkesdagen arbeidet jeg alene på taket av et 5-etasjes nybygg. Da jeg var ferdig med jobben, oppdaget jeg at jeg hadde ca. 200 kg murstein til overs. I stedet for å bære steinen ned for hånd, bestemte jeg meg for å fire steinen ned i en tønne ved hjelp av talje som, heldigvis, var fast i bygningen i 5. etasje.

Etter å ha sikret tauet nede på bakken, gikk jeg opp på taket, svingte ut tønna og la steinen oppi. Så gikk jeg ned på bakken igjen og løste tauet samtidig som jeg holdt fast for å sikre en sakte og pen firing av de 200 kg med stein. Som du vil se av pkt. II i skademeldingen er min vekt 60 kg.

På grunn av overraskelse ved plutselig å bli rykket opp i lufta, mistet jeg selvkontrollen og glemte å slippe tauet. Selvfølgelig for jeg nokså fort opp langs bygget.

I nærheten av 2. etasje møtte jeg tønna som for nedover med en like imponerende fart. Dette forklarer kraniebruddet, de mindre skrammene og det brukne kragebeinet som er nevnt i skademeldingens del III.

Bare noe forsinket fortsatte jeg min hurtige oppstigning og stoppet ikke før 2 ledd fingre på høyre hånd satt inne i talja som er nevnt i 2. avsnitt av dette brevet. Heldigvis hadde jeg på dette tidspunktet gjenvunnet min åndsnærværelse og klarte å holde fast i tauet, til tross for den pinefulle smerten jeg nå begynte å kjenne.

Men tønna med stein traff bakken omtrent samtidig og bunnen falt ut av tønna. Fri for vekten av murstein, veide tønna nå ca. 20 kg.

Jeg viser igjen til min vekt, pkt. II. Som du sikkert kan forestille deg, startet jeg nå en hurtig nedstigning langs bygningen. I nærheten av 2. etasje møtte jeg tønna som var på vei opp.



Slik vår tegner Tor Arne Formo ser situasjonen etter at både mureren og tønna har roet seg.

Dette er grunnen til de 2 ankelbruddene, den brukne tanna og de alvorlige riftene i beina og underkroppen.

Her begynte ulykken å snu seg noe, sammenstøtet med tønna så ut til å ha sinket meg såpass at dette begrenset skadene da jeg falt oppi haugen med murstein og, heldigvis, brakk kun tre ryggvirvler.

Dessverre må jeg rapportere at da jeg lå der i smerte på mursteinshaugen, ute av stand til å bevege meg og mens jeg betraktet den tomme tønna 5 etasjer over meg, ble jeg igjen åndsfraværende og slapp dermed tauet, - med den følge at tønna igjen kom nedover i stor fart, og traff meg i mursteinshaugen - over brystet og nesa slik at resultatet ble 10 brukne ribben, brukket nese og inntrykket kjeveben, - som nevnt i skademeldingen del IV.

Etter denne så ulykkelige hendelse - har jeg gått 90% invalid.

Med høyaktelse
Ole B. Olsen,
tidl. murer.

E68 og E76 blir degradert

Om noen år vil vi ikke lenger ha noen veg med benevnelsen E68 i vårt fylke.

Bakgrunnen for dette er det nye europeiske vegnummersystemet som skal gjennomføres.

For å opprettholde E-veg status, kreves det at vegen går gjennom to land. Derfor kommer nåværende E68 til å bli hetende rv. 7.

Det hjelper ikke at den går fra Østlandet til Vestlandet!

Samme «skjebne» vil E76 lide. Den vil bli døpt rv. 11. Av dagens E-veger, er det kun E6 og E18 som vil beholde samme nummerering.

Og slik vil det forbli - helt til en eller annen kommer på noe glupere.



E68 omkjøringsvegen Hønefoss

Av Dina Lefdal

I 1989 startar arbeidet med å fullføra omkjøringsvegen rundt Hønefoss. Den første parsellen av dette prosjektet, Ringerike Sykehus – Veien, blei opna i 1983. No skal fortsetjinga, Veien - Nymoen, byggjast

Parsellen har ei lengde på 4,5 km, vegklasse II^C, og er kostnadsrekna til ca. 140 mill. kroner. Av dette er 14 millionar bevilga i 1989, inkludert ein forskottering frå Ringerike kommune. Opninga er planlagt til 1991.

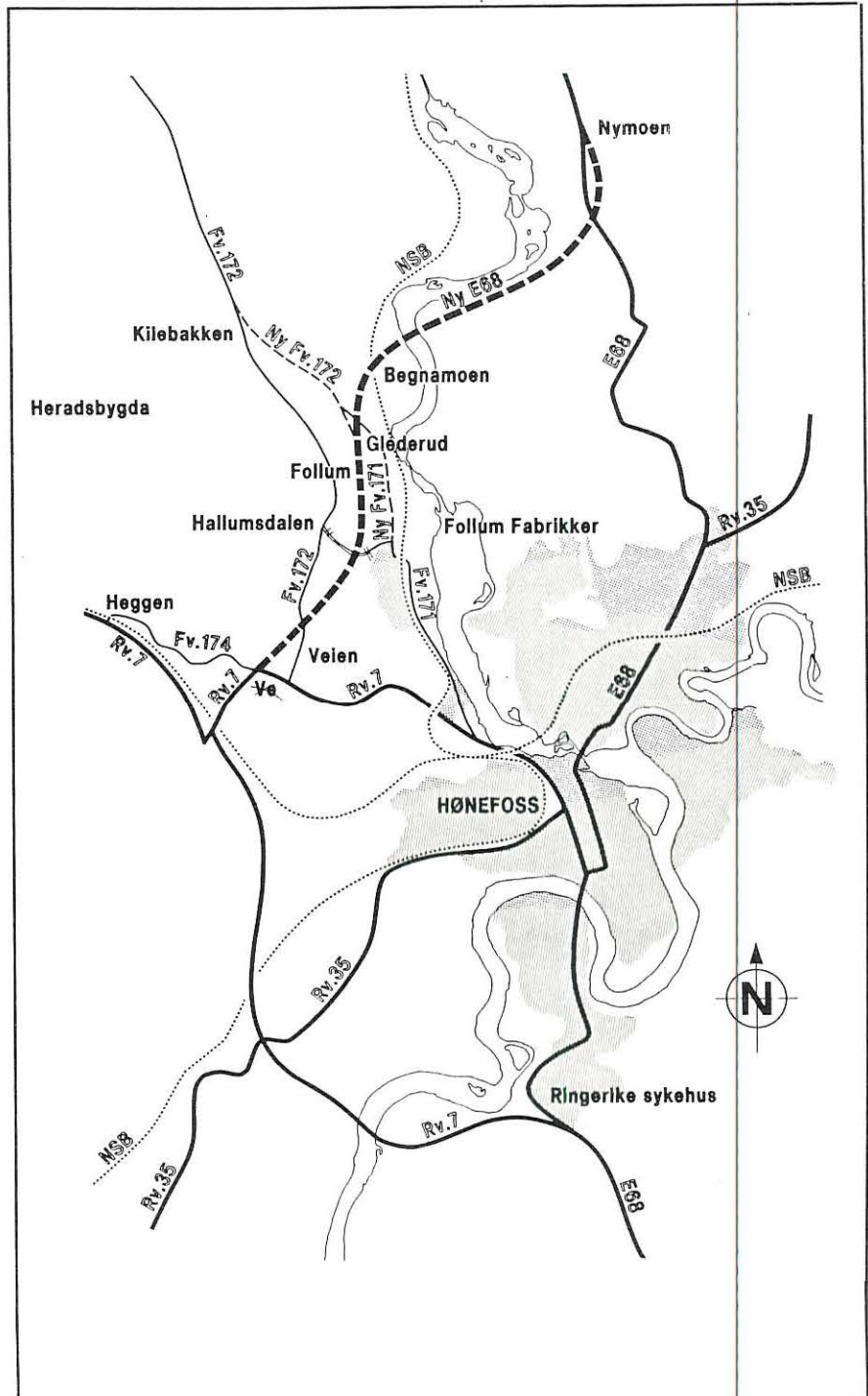
Ved Veien skal Fv. 174 gå i bru over ny E68. Anbudstilbod på prosjektering av denne brua er lagt ut midt i januar -89. Anleggsavdelinga reknar med å byrja byggjinga av Veien bru etter sommarferien.

På grunn av dårlege grunnforhold vil det i byrjinga av parsellen verta ein del fyllin/ i motfylling og bakkeplanering. Linja krysser over Fv. 172, vegen gjennom Hallermo dalen, og vil gå på høg fylling (23 meter) over dalen. Planerings- og motfyllingsareal utgjør ca. 125 daa. Under fyllinga byggjast ein betongkulvert (bxh= 1.4x1.85 m) for bekken. Kulverten gjerast gangbar for inspeksjon, og eventuelt reparasjon. Arbeidet med denne kom i gang like over nyår.

I Follumhellinga stengast Fv. 171 og førsast tilbake til grunneigaren. Den eksisterande Fv. 172 er i til dels dårleg stand, og skal, mellom Veien og Kilebakken, nedklassifiserast til kommunal veg. Den leggjast noke om ved kryssing av E68 ved Hallumsdalen. Ny Fv. 172 skal koma aust for den eksisterande, frå Kilebakken til E68 ved Glederud Grendelag. Krysser under E68 til Hofsfossvegen, som oppklassifiserast frå kommunal veg til ny Fv. 171 fram til Follum fabrikkar.

For å få nok høgde ved kryssing av den nye Fv. 172 og Randsfjordbanen, vil E68 gå på fylling her, 7-10 meter høg.

Ved Begnamoen kryssast elva Begna i ei bru med lengde på 178 meter. På grunn av grunnforholda kan ikkje denne delast, og ein vil få ein heller tung konstruksjon.



Kartet viser hvor den nye E-68 mellom Veien og Nymoen skal gå. Vegen er planlagt åpnet i 1991, og vil føre til betydelig lette for trafikken i Hønefoss sentrum.

Brua byggjast som 3-spenns stålbeltebru, og vil kosta 16 mill. kroner. Denne er no til prosjektering i Vegdirektoratet, og

byggjast er rekna til første kvartal 1990.

Tilslutning til eksisterande E68 byggjast som topplankryss ved Nymoen.

Nye garasjer i vedlikeholdet



Av Odd Grette

Vedlikeholdet har i løpet av sommeren og høsten forrige år, fått tre nye garasjer til disposisjon.

Disse er satt opp henholdsvis på Haugastøl, Tuv og på vegstasjonen på Modum, og erstatter tidligere gamle og upraktiske bygg.

Da klarsignal for bygging av garasjene ble gitt våren 1988, var det en viss skepsis til om nybyggene kunne være bruksklare for vintersesongen. Men med godvilje fra de respektive bygningsråd rundt i de forskjellige kommunene, og et «ståpåhumør» av maskinavdelingens og vedlikeholdets folk i områdene, ble garasjene tatt i bruk for inneværende vintersesong satte inn.

Det gjenstår en del mindre arbeider før garasjebyggene er fullførte. Disse garasjene har stått på byggeprogrammet lenge, og var derfor sterkt ønsket.

Dette vil avhjelpe mange problemer med ising, snø og kulde ved oppstart om morgenen, og forhåpentligvis også bidra til økt trivsel og større produktivitet.

Vedlikeholdet takker maskinavdelingen for vel utført jobb.

VIKINGLOVEN

1. Se mulighetene
2. Skap vinnerne
3. Vær modig
4. Gi ros
5. Tenk positivt
6. Ta ansvar
7. Se fremover
8. Sats på utdanning og forskning
9. Motarbeid misunnelse og latskap
10. Begynn i dag

Ny garasje på Haugastøl har lenge vært etterlengtet. Nå er den på plass og bekrefter at savnet har vært berettiget.

Fra grunn til eiendom

Dagens dramatiske melding går ut på at vegkontorets Grunnseksjon er nedlagt!

I hvert fall er benevnelsen det, men samtidig kan vi berolige med å fortelle at ingen er oppsagt eller omplassert – eller vil bli det i nærmeste framtid.

Neida, det eneste som er skjedd er at vi har fått et navneskifte. Den gamle Grunnseksjonen skal heretter benevnes Eiendomsseksjonen. Derfor bør samtlige lære seg det – jo før jo bedre.



Asfaltdagen 1989:

– Noen synspunkter/oppfatninger fra konferansen fra en «ikke-asfaltmann»



Av Frithjof Indseth

Asfalt og miljø

Krav og normer for drift av asfaltverk med tanke på miljø er definert.

Asfaltmiljøet viser en noe lettvent innstilling til problemene.

En undersøkelse viser stigende tendens til utslipp av SO₂ (svoveldioksyd) - satsblanderer noe bedre enn trommelblanderer. Avdamping av bitumen kan være et problem og da spesielt for trommelblanderer pga. høy temperatur. Ved 400° C frigjøres løsningsmidler som kan være kreftfremkallende.

Lukt kan virke generende spesielt når amintilsetning brukes. Krav til grenseverdi for støy er spesifisert. Støy rundt asfaltproduksjonen oppfattes som generende. Må overholde reglene.

Søl kan ofte forekomme ved en pro-

duksjonsplass og skyldes ofte slurv/dårlig vedlikehold. Kilder for søl kan være fyringsolje/oppvarming og rengjøring av utstyr med diesel. Her oversees reglene svært ofte.

Folks oppfatning av asfaltverk som forurensningskilde for nærmiljøet er betenkelig negativt og beror ofte på feil/dårlig informasjon hva asfaltproduksjon innebærer på godt og vondt.

Konklusjon må være at asfaltindustrien må følge gjeldende regler og lover dersom opinionens innstilling overfor «det sorte miljø» skal endres positivt.

ASFALT OG HELSE

En relativt stor undersøkelse er utført for om mulig å kartlegge helsefarer og helseproblemer blant dem som arbeider med asfalt som hovedjobb. Som referansegruppe er brukt vedlikeholdsarbeidere i vegvesenet som ikke så ofte er i kontakt

med asfalt samt en gruppe som legger asfalt i tunnel. Det ble lagt frem en hel del tallmateriale som virket interessant.

Undersøkelsen omfattet ikke langtidsoppfølging, aminer eller psykiske stressfaktorer og omfattet kun varm masse.

Resultatene må nok sees i lys av at svarprosenten på en spørreundersøkelse var relativt lav - 55% for asfaltgruppen og 72% for vedlikeholdsgruppen.

Momenter som ble vurdert/tatt hensyn til var bl.a. støy, eksos, stress, ergonomi og kjønn.

Gjennomsnittsalder var 47 år for vedlikeholdsgruppen og 36 år for asfaltgruppen og med et funksjonsnivå på h.h.v. 14 og 9 år.

Røykevaner viste at 47,6% røykte i vedlikeholdsgruppen og 63,1% for asfaltgruppen. Dette kan ha betydning for de ulike symptomer på problemer som ble registrert.

Symptomene syntes å være både flest og størst i mengde for asfaltgruppen og noe mer utpreget i tunnel enn i fri luft.

Symptomer som ofte gikk igjen var unormalt tretthet, sår hals, svie i øyne og redusert matlyst.

Symptommengden steg med økende temperatur på massene og en kritisk grense synes å ligge på ca. 145° - 150°C.

Noe uventet synes jeg det var at det ble registrert færre problemer hos dem som arbeidet med asfalt tilsatt amin enn for de som ikke var i kontakt med amin.

Det ble ikke foretatt noen registrering/vurdering av en eventuell påvirkning av klimatiske forhold.

Det ble undersøkt bare ett (1) asfaltlag som arbeidet med gjenbruksmasse. Her var symptommengden større enn for de andre. Dette bør vurderes nærmere.

Konklusjonen så langt synes å være at temperaturen bør senkes til under 140°C. Det bør kjøres langtidsoppfølging for å få sikrere data. De administrative normene - grenseverdier for hva vi kan tillate/akseptere - er på veg ned.

Endelig rapport er under arbeid og vil bli tilgjengelig om kort tid. Dette bør være interessant lesestoff for alle vegfolk.

ER VEGSTØV FARLIG?

Veglaboratoriet har siden 1979 finansiert et forskningsprogram for å kartlegge forurensningstransporten fra asfalterte større vegger og hvordan slike vegger kan påvirke drikkevannsforkomster.

I løpet av en tre års periode har Norsk Institutt for vannforskning gjennomført et omfattende prosjekt med sikte på å vurdere vannforurensning fra vegtrafikk.

Mengder og typer forurensninger ble målt på to vegstrekninger ved en feltstasjon nær Jessheim (E76), og ved et vann sydvest for Oslo (E18), Padderudvannet ved E18 på grensa til Buskerud.

Undersøkelsen omfatter trafikktegninger, vindmålinger, støvmålinger, sedimentasjonsmålinger, kjemiske analyser og biologisk testing. Avrenningsvann, nærliggende overflatevann samt snø ble analysert.

Resultatene indikerer at forurensningene fra motorveg i liten grad påvirker grunnvann eller overflatevann.

LAB har rapport fra forsøkene.

NORSK ASFALTFORENINGENS MILJØ-PRIS

Asfaltforeningen har satt opp en egen pris dette året. Dette for å fokusere på miljøet rundt asfaltproduksjon.

Siktemålet er således et renere og bedre asfaltmiljø.

Kantstolper med refleks



Tre av vedlikeholdsområdene har nå fått nytt utstyr for vask av kantstolper.

Av Einar Ottesen

Vegdirektoratet sendte våren 1988 ut forslag til retningslinjer for kantstolper. Vi venter nå på at de nye retningslinjene blir endelige og mulighetene er absolutt til stede for at våre vegger vil bli «krydret» med kantstolper i langt større grad enn hva vi har i dag.

Vi har kjøpt inn utstyr for vasking av kantstolper i tre av vedlikeholdsområdene i Buskerud.

Utstyret, som er vist på bildet, betjenes av bilens fører, det vil si at arbeidsoperasjonen utføres nå av en mann, mot tidligere to.

Det har vært klaget på arbeidsmiljøet når kanstolpvask ble utført manuelt. Ut og inn av bilen for hver stolpe betyr vekselvis varme og kulde. Vasking med høytrykk fra bilvinduet ga våre mannskaper en vesentlig grad av trekk.

Disse arbeidsoperasjonene resulterer i hyppige sykefravær for enkelte, da «snørr og tårer» som kjent hindrer aktiv deltagelse i arbeidslivet.

Det nye utstyret er utviklet i samarbeid mellom Vestfold vegvesen og en mindre bedrift i samme fylke. Produktet har en fornuftig pris og en halvering av bemanningen gir økonomisk gevinst.

«Vaskemaskinen» består av (se bildet) en bom som er festet til støtfangeren foran på bilen. Bommen kan senkes eller løftes ved hjelp av en elektromotor som styres via en spak i bilens førerhus. Vaskingen foregår ved hjelp av høytrykk gjennom to dyser på enden av bommen. Disse spyler kantstolpene både foran og bak, og ved en smule god beregning av sjåføren, behøver en ikke å rygge i forbindelse med arbeidsoperasjonen.

Kantstolper har en betydelig trafiksikkerhetseffekt, spesielt når det er mørkt, vått og sølete på vegene.

Refleksen fra stolpene gir god ledning og bilistene får gode referansepunkter under kjøring. Kantstolpene krever godt renhold og med det nye utstyret er det ingen unnskyldning hvis stolpene forblir «møkkete» over lengre tid.

Formennene i vedlikeholdsområdene må sørge for at kantstolpene blir rengjort regelmessig.

Vedlikeholdskontoret i Vd. har bestemt at kantstolper med refleks skal være rene før helgetrafikken setter inn på fredager (målsetting for 1989).

Til slutt en henstilling til mannskaperne som bruker utstyret. Gi beskjed om eventuelle svakheter eller lignende, slik at vi, dersom det er praktisk mulig, kan få rettet på det.



Planleggingen av den nye veg- og biltilsynsstasjonen fortsetter

I mai-nummeret av Brobyggeren kunne overing. Eivind Berge på maskinavdelingen fortelle at - endelig er planleggingen av ny veg- og biltilsynsstasjon på Lierstranda i gang.

Siden sist er firmaet Sjøtil & Fornæss A/S blitt valgt som konsulent for bygget og både arbeids- og styringsgruppen har vært i aktivitet.

Som kjent skal dette nye anlegget huse både vedlikehold og biltilsyn, og vi har derfor spurt biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard om hvilke tanker han har gjort seg om hvordan det nye bygget bør utformes.

Biltilsynssjefen svarer at det i første rekke er viktig å utnytte vegvesenets samlede ressurser på best mulig måte. Ved å bygge en felles veg- og biltilsynsstasjon, får vi utnyttet tomten maksimalt. I tillegg sparer vi penger ved at vi kan ha felles veg, vann og kloakk, renovasjon, vedlikehold, samt utnytte felles spiserom/kantine ol, sier Bustgaard.

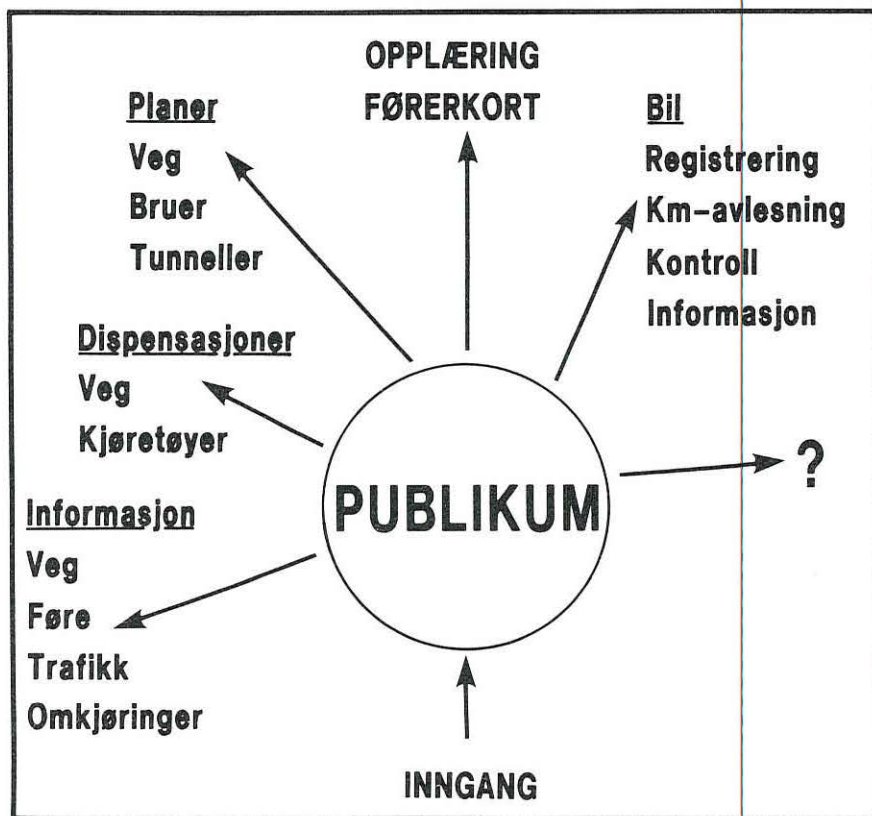
Det aller viktigste er imidlertid at vi nå har en enestående sjanse til å vise publikum at vi er en veg- og vegtrafikk-etat. Nå kan vi planlegge et fellesanlegg slik at publikum (kundene) settes i sentrum.

Her skal de besøkende kunne få svar på det meste. Fra en felles ekspedisjon kan det, når det f.eks. gjelder vegsiden, gis opplysninger om værutsikter, temperatur, nedbør, øvrige førerforhold. Vi skal til enhver tid sitte inne med informasjon om trafikforholdene forskjellige steder, slik som eksempelvis kødannelse, kork, og på grunnlag av dette, anbefale eventuelle omkjøringsveger.

Tenker vi på plansiden, kan vi orientere interesserte om nye veger, bruer og tunneler. Husbyggere kan få informasjon om f.eks. avkjørselssøknad, samleveger ol.

Når det gjelder biltilsynets virksomhet, vil publikum på en enkel og effektiv måte få greie på hvordan de skal forholde seg når det gjelder registrering og kontroll av kjøretøyer. Det samme vil gjelde for spørsmål om førerprøver, førerkort og trafikopplæring, understreker Bustgaard.

Til et slikt anlegg som nå planleg-



Slik tenker biltilsynssjefen seg at den nye stasjonen skal fungere.

ges, er det klart at det er biltilsynets virksomhet som i første rekke trekker til seg publikum, fortsetter Bustgaard.

Dette bør etatens øvrige virksomhet forsøke å dra nytte av. Moderne teknologi gjør at vi i dag praktisk talt kan skaffe oss alle de opplysningene vi ønsker å benytte i veg- og trafikinformasjonen. Sensorer og videokameraer kan plasseres på forskjellige strategiske steder langs vegene, og disse dataene kan samles i en sentral på den nye veg- og biltilsynsstasjonen.

Dermed blir det enkelt for oss å bringe dette videre til publikum eller andre interesserte som ønsker å dra nytte av vår viten.

Avslutningsvis vil vi for ordens skyld presentere de personene som deltar i planarbeidet:

Først arbeidsgruppen:

Overing. E. Berge, vegkontoret.

Stasjonssjef E. Lysenstøen, Biltilsynet Drammen.

Vegmester E. Sund, Lierstranda vegstasjon.

Sekretær: Byggeleder A. Bondehagen, Firma Hirth & Co.

Styringsgruppen har bestått av: Vegsjef T. Rognan, vegkontoret. Driftssjef H. Ruistuen, vegkontoret. Biltilsynssjef A. Bustgaard, vegkontoret.

Vedlikeholdssjef B. Hope, vegkontoret.

Distr. leder W. Foslien, vegkontoret.

Maskinsjef E. Berge, vegkontoret.

Oppsynsmann P. Rødby, Anlegg.

Overing. C. H. Seyfarth, Vegdirektoratet.

Sjefing. A. Ingulstad, Vegdirektoratet.

De tillitsvalgte har vært representert ved:

Formann B. Kristoffersen, Lierstranda vegstasjon. (NAF).

Konsulent T. Jonassen, Biltilsynet Drammen (ELF).

Vegveteraner hedret

Rep.: Willy Bakken

I løpet av forrige år, takket 14 av våre ansatte for seg i vegvesenet, og gikk over i pensjonistenes rekke.

Som tradisjonen er hos oss, ble disse sammen med ektefeller, invitert til hyggelig sammenkomst på Tyrifjord Turisthotell en dag tidlig i februar.

Adm. sjef Hans Jan Håkonsen ønsket velkommen, og deretter fulgte et velsmakende måltid.

I sin hilsen til pensjonistene, kom vegsjefen inn på den utvikling de pensjonerte hadde vært med på i sin tid i vegvesenet, fra tida da det meste ble utført manuelt, til nåtidens drift med moderne maskiner og utstyr.

Vegsjefen kunne videre fortelle at samlet har de arbeidet 444 år i etaten, og hadde vi lagt denne tida sammen, ville den første ha begynt i år 1545, sa han.

Han håper alle hadde hatt en god og meningsfylt arbeidsplass i vegvesenet,



1. rekke fra venstre: G. Rødningsand, A. Pedersen, K. Holestøl, K. Espeseth.
2. rekke fra venstre: O. Villandseie, T. Nygjerden, J. Moen, E. Evenstad, T. Rognan.

og at framtida ville bringe mange aktive pensjonistår. Nå kan dere få tid til å få gjort alt dere ikke rakk som yrkesaktive, sa vegsjefen, og avsluttet sin hilsen med å oppfordre samtlige til

fortsatt å holde kontakten med sin tidligere arbeidsplass.

Til slutt fikk samtlige overrakt diplom og gave for sin innsats i vegvesenet.

**STATENS
VEGVESEN
125 ÅR**
– for bedre transport

Inspektør K. Stuvstad, Biltilsynet Drammen (BTTF).

Inspektør A. Werner, Biltilsynet Drammen (BTTF).

Sekretær har vært byggeleder A. Bondehagen, Firma Hirth & Co.

Hvis noen av de ansatte har tanker eller ideer om hvordan en moderne veg- og biltilsynsstasjon skal se ut, kan de ta kontakt med en av de nevnte personer.

Flytting av ferie

Etter ferieloven har arbeidstakere krav på at hovedferien som omfatter 3 uker kan legges i tidsrommet 1. juni - 30. september (1989). I store deler av vegarbeidsdriften har fellesferien på 3 uker vært lagt i dette tidsrom. Med den sterke variasjon som vegvesenet har i aktivitetsnivå mellom sommer- og vintersesong, fører dette til at en rekke aktiviteter ikke blir utført slik de burde i den mest produktive delen av året (sommersesongen).

Etter henvendelse fra et vegkontor ønsker Vegdirektoratet å komme fram til en ordning med berørte organisasjoner om flytting av hovedferien eller deler av denne til den mest uproduktive del av året, dvs. ca. 1. desember - 1. mars. Ordningen vil i første rekke gjelde arbeidstakere med arbeidsoppgaver i anleggs- og vedlikeholdsdriften.

Som kompensasjon for ferieflyttingen har Vegdirektoratet underhånden høsten 1987 fått fullmakt fra Forbru-

ker- og administrasjonsdepartementet om å kunne avtale følgende: Hvis hovedferien (3 uker) eller deler av denne - etter avtale - avvikles utenom tidsrommet 1. juni - 30. september, skal arbeidstakerne for disse feriedagene tilstås en kompensasjon på 25% i tid eller penger.

Saken har nå vært oppe til drøfting i Vegdirektoratet, og det er enighet om at man lokalt, i hvert enkelt fylke, kan gjøre avtale om å flytte hel, eller deler av fellesferien til vinterhalvåret, mot 25% kompensasjon.

Foruten ansatte i vedlikeholds- og anleggsdriften, kan dette også være aktuelt å gjennomføre for arbeidstakerne innen biltilsynet. Publikumsstasjonen vil med en slik ordning kunne bli betydelig bedre, blir det hevdet.

Administrasjonen kan opplyse, at til nå er det ikke kommet noen henvendelse fra arbeidstakerorganisasjonene i vårt fylke, om flytting av ferien.



Bedriftsskyting 1988

Buskerud vant Vegvesenets korrespondanseskyting 1988. Det var Troms fylke som stod for arrangementet denne gangen. Det var påmeldt 279 skyttere og 35 lag. Buskerud deltok med 12 skyttere og to forhåndspåmeldte tre-mannslag. Ett lag fra nedre delen av fylket og ett fra Gol.

Laget fra nedre delen av fylket som bestod av Hans Erik Rua, Jan Brevik og Oskar Løen var ikke snauere enn at de gikk bort og vant lagkonkurransen, 823 poeng. Nr. 2 ble et lag fra Troms med 816 poeng og på tredje-plass, laget fra Gol, Erling Lio, Arne Storeskar og Asbjørn hov med 808 poeng. (Det deltok 28 lag i herreklassen).

Beste fylke med 5 skyttere uansett lag og klasse, (herrer), ble Buskerud

med 1379 poeng, 19 poeng foran neste fylke som var Møre og Romsdal.

De fem beste skytterne våre var Jan Brevik 285, Erling Lio 283, Hans Erik Rua 274, Edvin Flesvik 271 og Arne Storeskar 266.

På premielista ellers finner vi i klasse 3 H:

6. Asbjørn Hov.

Klasse 4 H: 1. Jan Brevik, 2. Erling Lio.

Klasse 5 H: 5. Hans Erik Rua.

Resultater fra de to årlige skytekonkurranser som blir arrangert på Gol.

FELTSKYTING

May Toril Storeskar vant dameklassen og Alf Egil Hov ble best i herreklassen.

Disse to fikk en aksje i hver sin nyoppsatte vandrepokal. Lagpokalen gikk til masknavd. omr. 5.

BANESKYTING

Her var det Bjørg Hov som vant dameklassen og sikret seg en aksje i vandrepokalen. Alf Egil Hov vant også denne gang herreklassen og en aksje i pokalen.

Vandrepokalen til beste skytter i omr. 5, sammenlagt i felt og baneskyting, gikk til Harry Granli med plassiffer 5. Den nyoppsatte vandrepokalen til beste familielag gikk til familien Hov.

Skytestevnene i 1989 blir arrangert søndag 23. april (feltskyting) og søndag 3. september (baneskyting). Alle vegfolk med familie er velkommen.

Vegmesterskapet i feltskyting 24. april 1988

Klasse under 16 år:

1. Kåre Flesvik 10/2 fig.

Klasse 12-16 år:

1. Jørgen Flesvik 24/10 fig.
2. Tore Karterud 18/8 fig.
3. Gro Berit Rolid 7/1 fig.
4. Olav Bergene 3/0 fig.

Klasse 16-18 år:

1. Kjell Lio 25/13 fig.

Dameklassen:

1. May Toril Storeskar 23/1 fig.
2. Gunn Reidun Hov 21/8 fig.
3. Bjørg Hov 16/9 fig.
4. Olaug Granli 13/1 fig.
5. Magda Øvrebø 12/2 fig.
6. Magnhild Lio 10/1 fig.
7. Ingeborg Bergene 1/0 fig.

Herreklassen:

1. Alf Egil Hov 29/20 fig.
2. Lars Erik Rolid 29/14 fig.
3. Gerhard Syversen 29/12 fig.
4. Edvin Flesvik 28/14 fig.
5. Erling Lio 27/7 fig.
6. Oddbjørn Bergene 26/4 fig.
7. Arne Nils Storeskar 25/15 fig.
8. Anders Øvrebø 25/14 fig.
9. Harry Granli 25/9 fig.
10. Ole Karterud 24/11 fig.
11. Asbjørn Hov 24/9 fig.
12. Roar Halbjørhus 24/9 fig.
13. Edvard Rolid 12/5 fig.
14. Arne Bråten 3/0 fig.

Lagpokal:

1. Masknavd. omr. 5 77/31 fig.
2. Vedlikeh.avd. omr. 4 61/27 fig.



Vegmesterskapet baneskyting 2. okt. 1988

Klasse 12-16 år:

1. Olav Bergene 170 pt.

Klasse 16-18 år:

1. Kjell Lio 278 pt.
2. Mona Bergene 242 pt.

Dameklassen:

1. Bjørg Hov 276 pt.
2. Gunn Reidun Hov 264 pt.
3. Ingeborg Bergene 249 pt.
4. May Toril Storeskar 245 pt.
5. Olaug G. Granli 239 pt.
6. Magnhild Lio 206 pt.

Herreklassen:

1. Alf Egil Hov 293 pt.
2. Lars Erik Rolid 286 pt.
3. Harry Granli 284 pt.
4. Asbjørn Hov 280 pt.
5. Edvard Rolid 279 pt.
6. Knut Ole Halbjørhus 273 pt.
7. Arne Storeskar 263 pt. 16x
8. Roar Halbjørhus 263 pt. 6x
9. Oddbjørn Bergene 256 pt.
10. Arve Åby 251 pt.
11. Engebret Turhus 243 pt.



Familieskyting:

1. Alf Egil Hov 293 pt.
Asbjørn Hov 280 pt. 573 pt.
2. Lars Erik Rolid 286 pt.
Edvard Rolid 279 pt. 565 pt.
3. K. O. Halbjørhus 273 pt.
Roar Halbjørhus 263 pt. 536 pt.
4. Harry Granli 284 pt.
Olaug Granli 239 pt. 523 pt.
5. Arne Storeskar 263 pt.
May T. Storeskar 245 pt. 508 pt.
6. Oddbjørn Bergene 256 pt.
Ingeborg Bergene 249 pt. 505 pt.

I VINTERHI

Maken til vinter har ikke vegfanten opplevd i manns minne. Nå viser det seg at menn vanligvis ikke husker særlig lenge. Men når selv meteorologene i sine statistikker ikke kan påvise maken så aksepterer vi dette med den dårlige husken.

Men selv om vi til nå har hatt lite snø så betyr ikke det at vegfanten ikke har hatt en hard vinter – og tøff blir sommeren også. En vesentlig del av vedlikeholdspengene går med til beredskap og utbedring av dekkleslitasje.

Samtidig kuttes og skjæres det i vegbudsjettene. På riksvegssiden går det utover investeringene, og det er forsåvidt OK – det er politikernes plikt å avstemme disse investeringene til andre verdige formål. Eksisterende vegkapital tas forsvarlig vare på ved vedlikeholdsbudsjetter avpasset en vel gjennomtenkt vedlikeholdsstandard.

I fylkesvegbudsjettet kuttes og skjæres på en slik måte at en skulle tro at det er rene amatørkirurger som er på ferde. Det går snart over stokk og stein – bokstavelig talt. Vegfanten gremmes over at mye av det gode arbeid som er lagt ned i opprusting av fylkesvegene nå ødes gjennom manglende vedlikehold, fordi betydningen av dette ikke forstås før vegen bryter sammen. Grofterensk, utskifting av stikkrenner, fornying av dekker, kantslått osv. må for de fleste vegers vedkommende helt utgå. Vegfanten ser dette – og sier ifra til rette vedkommende. Ingen politikere bør være i tvil om hvem som har ansvaret for forfallet! Nå ja – sikkert ikke lett å være politiker heller – det er jo så mange munnar å mette – og vegfanten er ikke den som roper høyest. Men det er vegfanten som får all kjeften når forfallet materialiserer seg i dårlig avrenning av vann, tette stikkrenner, hullete dekker, telehiv og til og med totalt sammenbrudd, tilgrodde vegkanter, dårlig brøyting, akseltrykkrestriksjoner. Hva om fylkets politikere fikk prøve seg som vegvoktere noen uker hver i teleløsningen? Særlig for vegpolitikere med ideer om privat drift som den beste driftsform burde jo en slik øvelse være bortimot obligatorisk – det kan jo til og med hende at de praktiske erfaringene kunne gi bedre

grunnlag for et noe mere nyansert syn på dette spørsmålet! Kanskje et nytt trafikkskilt for oppsetting ved fylkesveger kunne være aktuelt?



Endelig er forberedelsene i gang for det nye fellesanlegget for Vedlikehold og Biltilsynet på Lierstranda. De som nå venter på det nye bygget er ikke bortskjemte med plass omkring seg i de brakker og kott de nå holder til. En nærmere optelling av brakke- og kott-kvadratmeterer til disposisjon i dag viser at det blir omtrent like trangt på det nye stedet om en ser bort fra de økede publikumsarealene.

Ingen skal beskyldes det Kongelige Bygge- og Eiendomsdirektorat for å være særlig dristig m.h.t. å avpasse plassen etter behovene!

Men en god ting har i hvert fall kommet til: Vi får lov til å administrere byggingen selv. Det er bra.

Nå høres dette ut som det rene gruff – vi må prøve å være konstruktive.

For vegfanter som har grublet over mulige studieobjekter og reisemål for stipendreise har årets frist gått ut – men slike utferder krever god forberedelse – så her følger en idé for neste år:

En studiereise til Brasil for studie av kaffeproduksjon og utvalg av egnede bønner for en vegvesentilpasset kaffeblending. Med ærgjerrige mål om årlig

produktivitetsvekst skulle det være en del å hente med en veltilpasset blanding.

Nå forstår alle alvorlige mennesker at dette selvfølgelig er en spøk – arbeidsmoralen i etaten er nok bedre enn som så. Så når det går dårlig med Norge har vi lite å skamme oss over.

Ja, selv i tider hvor bygg- og anleggsbransjen generelt har hatt negativ produktivitet utvikling har vegfantens kunnet vise vekst.

Stå på – og hold trykket på kjelen oppe!

Oktan

Livsfarlig arbeidstøy

Fra en del av de ansatte i driften, er det kommet klage over at det nye arbeidstøyet lett blir elektrisk.

Ved berøring av utstyr, bildører og lignende, gnistrer det. Dette kan være direkte livsfarlig, dersom denne typen tøy benyttes i forbindelse med sprengningsarbeider. Ved henvendelse til Dyno Industrier, Sprengstoffdivisjonen, får vegvesenet opplyst at denne type statisk elektrisitet kan være nok til å utløse sprengladninger.

AMU har på siste møtet behandlet dette problemet, og har sendt rundskriv om at det, med øyeblikkelig virkning, innføres forbud mot å bruke det nye arbeidsantrekket, den såkalte ute-modellen, til saken er blitt nærmest avklart.

Går vi en sommer i møte med vegarbeidere som sprenger i vei i bare underbuksa?

C-
POST

Massekorsbånd

Returadresse:

**Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret**

Postb. 2265, Strømsø,
3003 Drammen

PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA

Nytilsetninger

Avd. ing. Bertil Horvli, Planavd.
Ing. Anette Werklan, Planavd.
Avd. ing. Dina Lefdal, Planavd.
Ing. Per Helge Eggum, Planavd.
Avd.ing. Randi Braaten, Planavd.
Overing. Kjartan Johan Hove, Anlegg
Overing. Svein A. Kirknes, Planavd.
Avd. ing. Arne Weltzin, Anlegg:
Ktr.fullm. Anne Skjørdal, Adm.
Avd.ing. Gerd Sølvi Sandsmark, Grunn.

Vi ønsker disse velkommen til vegvesenet.

Følgende medarbeidere er blitt pensjonert

Gudbrand Hagen 1/2 1989.
Olav Bekkjorden 1/4 1989.

Vi takker disse for tro tjeneste i vegvesenet og ønsker alt godt som pensjonister.



Takk

Jeg vil få takke alle for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

Knut Valvatne.

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

Rolf Sandberg.

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 50-årsdag.

Magda Øvrebø.

Takk til alle for oppmerksomheten i anledning min 60-årsdag.

Randi Holestøl.

Vil med dette takke alle kollegaer i område 3 for den fine krystallbollen jeg fikk ved overgangen til pensjonistenes rekke.

Olav Bekkjorden.

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

Egil Syvertsen.

Vi gratulerer

50 år

Rolf Sandberg 9/1
Magda Øvrebø 24/1
Egil Syvertsen 27/2
Arne Hardhaug 18/4

60 år

Björg Matsen 17/1
Erling Sund 28/1
Asbjørn Bustgaard 3/2

Brobyggeren gratulerer samtlige med vel overstått.

Vi glemte

at vår kantinedame, Randi Holestøl, fylte 60 år 7. oktober 1988.

Vi beklager på det sterkeste at så skjedde, og vil reparere det med et **HJERTELIG TIL LYKKE MED 60-ÅRSDAGEN 7. oktober!**



**STATENS
VEGVESEN**

125 ÅR

– for bedre transport