



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 2 - Juli 1989 - 19. årgang





INNHold:

SIDE:

- 2 Red. har ordet
- 3 Vegvesenet 125 år
- 4 Tiltak på motorvegbrua
- 6 Kjempestikkrenne
- 7 Åpning av Hardangervidda
- 8 Instruks
- 9 Minibussførerkort
- 10 Trivsel i vegvesenet
- 12 Ungdomsminner
- 14 Bankvirksomhet
- 15 Jorund Skald fortel
- 16 Saksbehandlarkurs
- 17 Parkeringsvakter
- 18 Juristens spalte
- 19 Tilhengere
- 20 Nok en sørgelig historie
- 21 Arbeidsvarsling
- 22 Bråstoppen
- 23 Nytt hovedverneombud
- 24 Personalia

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør:

Willy Bakken

Journalist:

Hilmar Ødegården

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestermoen
Erik Lysenstoen

Trykk:

Fremtiden Trykk A/S, Drammen

Opplag:

1 400 eksemplarer.

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgis.

Forsidebilde:

Etter uhellene på motorvegbrua, er det nå blitt satt opp større skilt.

Foto: W. Bakken.

Redaktøren har ordet:

Barn og trafikkdirigering

Brobyggeren har fått reaksjoner på at vi benytter «mindreårige» til trafikkdirigering.

Spesielt høysesongen vi nå er inne i, med legging av ny asfalt, er det nødvendig å regulere trafikken forbi arbeidsstedet. Dette skjer i alt vesentlig ved hjelp av manuell dirigering, og reaksjonene går på at det ofte er ungdom som er satt til denne jobben.

Vi er klar over at legging av asfalt blir utført av private asfaltfirmaer, og at det også er disse som sørger for trafikkdirigeringen, men for den vanlige trafikant, er det selvsagt vegvesenet som er i farta.

Vi har forelagt denne saken for oppsynsmann Andreas Thorud som kan fortelle at han kjenner ikke til at noen av trafikkdirigentene kan kalles «mindreårige».

Ett av kravene vi stiller overfor entreprenørene, er at de som blir satt til å dirigere trafikken, skal være over 18 år, det samme krav som stilles overfor dem som ønsker å få sommerjobb i vegvesenet. Det at de kan se yngre ut,

er ikke noe vi kan gjøre med, sier Thorud. Han opplyser videre at en person på hvert lag, har gjennomgått spesielt kurs i trafikkdirigering, og at det er dennes ansvar at riktig prosedyre blir fulgt.

Likeså er vi opptatte av korrekt antrekk og oppførsel, mend et er klart at når det er 35 varmegrader, sier vi ikke noe på at enkelte letter litt på antrekket. Her er det spørsmål om å bruke sunn fornuft, sier Thorud.

Etter min oppfatning, synes jeg ikke det er spesiell grunn for å kritisere dagens mannskaper. Likevel bør vi vurdere om vi ikke skal stille strengere krav i framtida, og f.eks. forlange individuell opplæring, sier Thorud, som legger til at ofte er entreprenører flinkere til å dirigere trafikken, enn våre egne mannskaper.

Vi kan dermed konkludere med at ingen av dagens trafikkdirigenter kan benevnes som «mindreårige» – de gjør en god jobb i forhold til de krav vi stiller til dem – men på sikt vil vi vurdere en mer grundig opplæring.



Enkelte hveder at vegvesenet benytter «mindreårige» til å dirigere trafikken.
Foto: H. Ødegården.



Vegvesenet feirer 125 år:

ARRANGEMENTER HOS OSS

Som kjent har en komité vært i arbeid for å legge fram forslag på ulike arrangementer i jubileumsåret i vårt fylke.

Det har vært en del fram og tilbake, men nå begynner det å utkrystallisere seg et opplegg.

En del fylker ellers i landet, har allerede kjørt i gang med ulike former for arrangement, men vi har valgt å legge våre aktiviteter til etter sommerferien.

Av det som konkret vil skje hos oss, vil vi nevne:

☆ **Åpne dager ved biltilsynsstasjonene**

Her vil vi legge opp til tekniske kontroller, der mangelblokka vil være mangelvare.

Kjøretøyene vil gjennomgå en sikkerhetstest der det legges vekt på styring, bremses og dekk. Dessuten vil lysene bli sjekket og eventuelt bli justert.

Vi vil vise publikum hvordan mopdesteren fungerer.

Av andre ting vi vil friste med, kan nevnes utstilling av farlige eller defekte deler og et bilvrak.

Besøkende vil også få anledning til å teste sine teoretiske kunnskaper uten fare for å bli fratatt førerkortet, og de aller minste kan få vise sine ferdigheter i en enkel trafikkøype. For øvrig vil det bli gitt generell informasjon om biltilsynet ved utdeling av brosjyremateriell og via informasjonstavler og video. Publikum vil også få se hvordan Autosys virker.

Vegvesenets radar vil være på plass, men denne gang i den hensikt å kontrollere kjøretøyenes speedometer.

I tillegg til orientering om biltilsynets oppgaver og gjøremål, vil vi forsøke å gi de besøkende en orientering om andre deler av etatens virksomhet.

Åpen dag ved Biltilsynet, vil bli avsluttet med et trafikkisikkerhetsløp for biler.

Denne delen av etatens jubileumsmarkering, vil bli arrangert ved hver av de fire stasjonene i fylket.

De eksakte datoene er ikke fastsatt ennå.

☆ **Turmarsj/natursti**

Bedriftsidrettslaget har fått i oppdrag å ta seg av dette arrangementet.

Den 16. september blir Høstmila i turorientering avvirket i regi av vårt bedriftsidrettslag. Løpet vil bli kombinert med en turmarsj/natursti for de mindre proffe.

Området ved Smedbrua, som ble bygget i 1624 og som er den eldste brua her i landet, er valgt som arena.

Dette arrangementet er tenkt som et tilbud til dem som ikke deltar i o-løpet, og alle vil få en minnemedalje med motiv nettopp av Smedbrua. Selvfølgelig vil det vanke pølser og brus, til både store og små. Bedriftsidrettslaget arbeider også med å få til andre små overraskelser til dem som ørmerker denne dagen til aktiviteter ved Smedbrua-området.

☆ **Informasjonsbrosjyre om vegvesenet**

Selv om vegvesenet er en stor og allsidig etat, er det ikke alle som kjenner like godt til hva vi gjør, og hvorfor vi gjør det.

Derfor vil vi nå, i tilknytning til jubileet, lage en brosjyre, der Statens vegvesen blir presentert.

Denne vil bli sendt samtlige husstander i fylket. Dessuten vil den bli delt ut til publikum på messer og andre lignende arrangement.



STATENS VEGVESEN 125 ÅR

– for bedre transport

Av: Willy Bakken

☆ **Messen Hurum take off**

Alle forstår sikkert at dette har med den nye storflyplassen å gjøre. I slutten av oktober skal det arrangeres en større messe i Drammenshallen, der vi skal være med.

Foruten selve flyplassen, skal det gis informasjon om vegprosjektene i området. Her kommer også drøbakprosjektet inn som en del av det vi vil orientere publikum om.

Naturlig nok vil vi på denne messen også slå et slag for våre 125 år.

☆ **Jubileumsboka «Vegen og samfunnet»**

En god del av våre lesere har allerede stiftet bekjentskap med denne boka. Våre pensjonister skal nå, dersom alt har gått etter planen, ha den stående i sin bokhylle, eller liggende på nattbordet.

Egne ansatte har ikke fått boka ennå, men det er ingen grunn til fortvilelse, den vil bli utdelt ved en høvelig anledning.

Som vi ser retter arrangementene vi har tenkt å gjennomføre seg mot publikum.

Vi ser det som viktig å markedeføre etaten på en positiv måte, og vi håper at tiltakene vil virke slik.

Like viktig er det å motivere egne ansatte og gjenopprette den etatsånd som en del føler er i ferd med å forsvinne.

Derfor jobbes det nå for å undersøke om det er stemning for en eventuell tilstelning for etatens ansatte.

Hva som til slutt blir resultatet, vites ikke i skrivende stund.



Ulykkene på motorvegbrua:

Arbeidsgruppe foreslår flere tiltak for å unngå lignende ulykker

Av: Willy Bakken

- * Ettermontere topp-rekkverk
- * Innføre forbikjøringsforbud på motorvegbrua
- * Bedre skilting nordfra
- * Innsiden av brurekkverket hvitmales
- * Vegbelysning på brua

Dette er tiltak arbeidsgruppen foreslår blir gjennomført for å unngå ulykker der kjøretøyer «ramler ned» fra motorvegbrua.

Etter at vi har opplevd at to biler har kjørt ut av brua, noe som på forhånd ble karakterisert som umulig, ble det oppnevnt ei arbeidsgruppe som fikk i oppdrag å se om det er ting som kan gjøres for å unngå lignende ulykker.

Gruppen har bestått av: Arne Tovslid, Planavd., Bent Sørensen, Lierstranda vegstasjon og Reidar H. Svendsen, Biltilsynet Drammen.

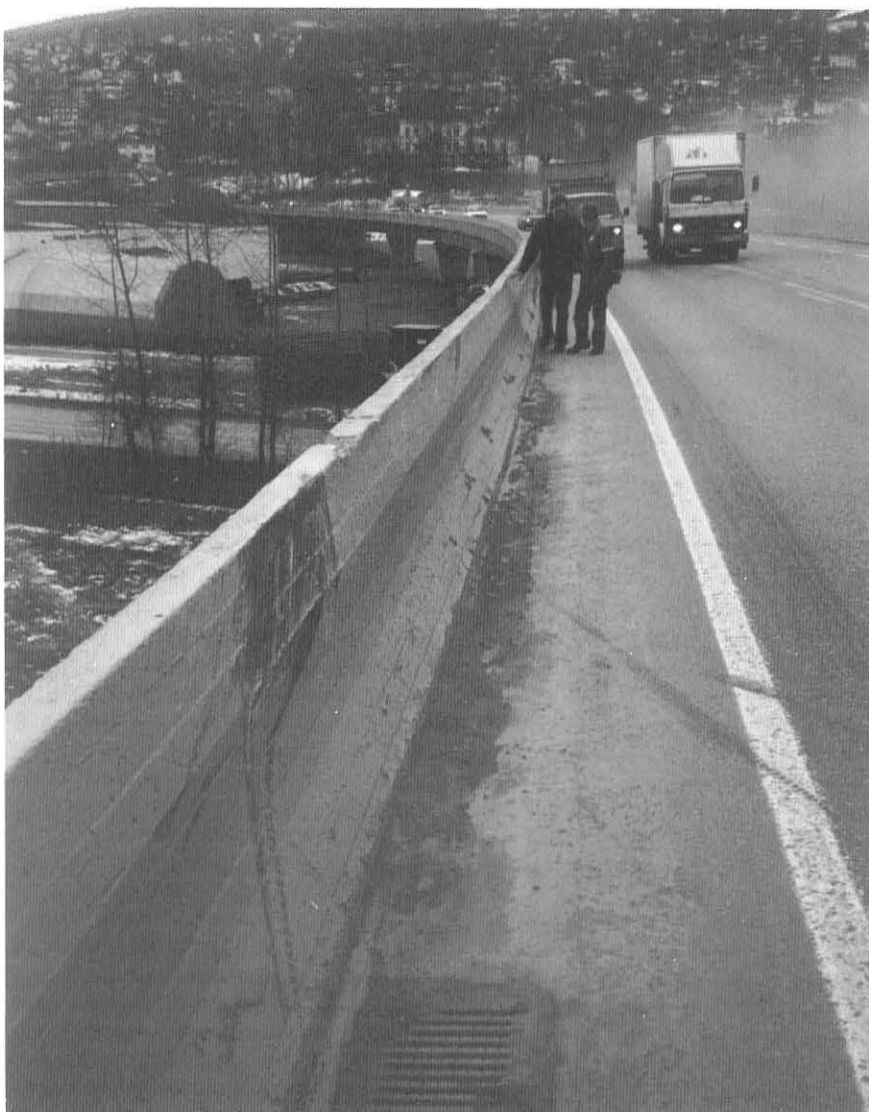
I rapporten slås det fast, at grundige undersøkelser av ulykkesbilen viser at det ikke har vært tekniske mangler eller feil som kan ha vært årsak til denne utforkjøringen. Derimot reises det spørsmål om skiltingen nordfra, der motorvegen går over frafire til to-felts veg, er mangelfull, og at dette kan ha vært en medvirkende årsak til ulykken. Vitneutsagn om at bilen har kjørt på venstre side av brua helt fra begynnelsen av, kan indikere det.

Likeså blir det pekt på at vegbelysningen i området ikke er god nok. Selve brua mangler belysning, og mange forstyrrende lys i bakgrunnen kan virke distraherende under mørkekjøring. Derfor konkluderes det med at det fortest mulig bør monteres lys på brua.

Arbeidsgruppa har også tatt for seg utformingen av brurekkverket. Rekkverket har en slik utforming at biler ikke skal kunne «klatre» opp på føringskanten, men avvises av denne. Andre ulykker som er registrert på brua, har vist at dette har fungert i praksis. Kjøretøyene er blitt presset inn på brua igjen. I rapporten blir det pekt på at nye lag med asfalt har ført til at det er minimalt igjen av den nederste vertikale delen i profilet. Bilens grovmønstrede piggdekk har vært medvirkende til at dekket har fått godt tak i betongveggen, og derfor har bilen klart å komme seg opp på kanten, for så å skli ca. 20 meter på denne, og så tippe utfor.

Det er i dag tillatt med forbikjøring på selve motorvegbrua. På grunn av brokete bakgrunn, lys, bygninger m.m., blir det foreslått å innføre forbud mot forbikjøring.

Gruppen har også vært inne på tanken å sette opp rekkverk som skille mellom kjøreretningene, men anser ikke dette som noen god løsning.



Her skled ulykkesbilen på rekkverket ca. 20 meter for deretter å tippe utfor.
Foto: Arne Tovslid.



Det er nå satt opp større skilt før påkjøringen til motorvegbrua. Foto: W. Bakken.



Avslutningsvis anbefaler arbeidsgruppa at skiltingen for trafikken nordfra gjennomgås, og at innsiden av brurekkverket males hvitt.

Rapporten vil nå bli gjenstand for grundig vurdering ved vegkontoret, og en avgjørelse vil bli tatt på hva som skal gjøres for å bedre forholdene på motorvegbrua.

Selv om strekningen, som årlig passeres av vel 5 mill. kjøretøyer, blir vurdert til å være svært sikker, viser de to ulykkene at noe bør gjøres.

Forbikjøringsforbud er blitt innført på brua, etter anbefaling fra arbeidsgruppa. Foto: W. Bakken.



Kjempe-«stikkrenne»



Av: Hilmar Ødegården

I Hallumsdalen, nord for Hønefoss, bygger vegvesenet en kulvert av anseelige dimensjoner. Arbeidet er et ledd i omleggingen av E68.

Følgende tall sier oss at det ikke er noen vanlig stikkrenne det er tale om: Lengde 400 meter. Innvendig mål 1,85 x 1,40 meter. Betongforbruk ca. 1.200 m³. Forbruk armeringsstål ca. 160 tonn.

Ved ferdigstillelse av vegen vil kulverten ligge under en 23 meter høy fylling. Bløte masser i grunnen, og tyngden av den høye fyllinga tilsier at en får setning. Dette er det tatt hensyn til, ved at kulverten tåler en nedsynkning på hele 1,5 meter på midten!

Arbeidet utføres av ansatte i vegvesenets bruavdeling, og tok til i januar -89. Både planlegging og arbeidets praktiske utførelse har skjedd under knappe tidsfrister. Men alt har gått som planlagt, sier en fornøyd overingeniør, Arve Aaby, til Brobyggeren.

Det var også en viss spenning knyttet til et for vegvesenet nytt forsiklingssystem som ble anskaffet fra

Østerrike, og som muliggjør en rask, seksjonsdelt framdrift. Også dette har imidlertid svart fullt ut til forventningene.

I midten av juni måned vil 400 meter kulvert være ferdig. Presis som planlagt. På tross av knappe tidsfrister, bløt leire og ugunstige vær- og temperaturforhold for denne type arbeid.

Uten et særlig godt samarbeid og stor innsatsvilje fra de ansattes side hadde vi ikke klart dette, sier Arve Aaby. Også fra dem som har utført arbeidet i praksis blir det gode samarbeidet fremhevet.

Storkulverten i Hallumsdalen er nok et bevis på at Buskerud vegvesens ansatte vil og kan!



Ute på støpen: Tor Øivind Fløtterud, Oddbjørn Slevikmoen og Tore Westheim.

Vegdirektøren åpnet Hardangervidda

Rep.: W. Bakken

Statens vegvesen feirer i år sitt 125-årsjubileum, og dette ønsket vedlikeholdet å markere i samband med gjenåpningen av Rv. 7 over Hardangervidda.

Derfor var både vegdirektør Eskild Jensen og teknisk direktør Arne Grøtterød på plass ved fylkesgrensa til Hordaland da vegen ble offisielt åpnet onsdag 3. mai.

I tillegg var også representanter fra våre kollegaer i vest til stede, sammen med notabiliteter fra Hol og Eidfjord kommuner, transportnæringen og reiselivsbransjen.

Men i fokus stod menneskene som har sitt daglige virke på denne høyfjellsstrekningen, og som har æren for at denne viktige forbindelsen mellom øst og vest igjen kunne tas i bruk.

På fylkesgrensa ønsket vegsjef Trygve Rognan velkommen til denne spesielle «vegåpningen», og han overrakte vegdirektøren en spade slik at han kunne grave fram grensesteinen og dermed markere at vegen igjen var farbar.

Vegdirektøren viste at han hadde fint handlag med denne redskapen, og etter noen spadetak, så grensesteinen atter dagens lys.

Etter denne sermoneien fikk de ventende bilistene overrakt en liten gave og en rose fra et par av dem som vanligvis har helt andre oppgaver på denne vegstrekningen.

Avslutningsvis inntok selskapet Halne Fjellstue, der det i tillegg til god mat, vanket godord til jubilarer, og kanskje ikke aller minst, understrekninger av hvor viktig denne vegen er for sambandet mellom Øst- og Vestlandet.



Vegdirektøren svinger spaden ...



... og gutta deler ut roser og gaver til bilistene.



Til slutt var det hyggelig samvær.



Instruks - regler - veiledning

for bytting av toalettruller ved klosettene i CK-bygget

Av: Tore Wang

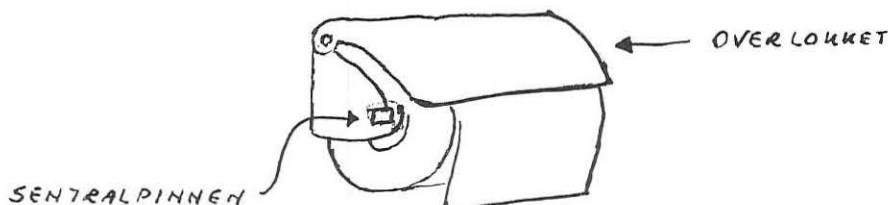
Det er tydeligvis svært mange som har vanskeligheter med å finne ut av de tekniske innretningene på våre toaletter. Stadig oppdager vi jo at toalettrullholderne ved kolsettene har i CK-bygget er uten papir, mens det kanskje står halvfulle toalettruller enten bak på klosettet eller på gulvet. Problemet synes å være like stort blant sivilingeniører som blant andre dødelige.

Vegkontorets rengjøringspersonale har jo alle vært på 14 dagers kurs i toalettrullbytting, men for kanskje å spare dem for noe arbeid, finner vi det nødvendig å klargjøre prosedyrene ved de mest vanlige norske toalettrullbytterutinene. (Det vil føre for langt her å komme inn på andre lands tradisjoner på dette området, da dette vil kreve en hel avhandling. Vi kan bare nevne at på f.eks. svenske toaletter henger rent toalettpapir alltid på høyre side, mens papiret i holderen på venstre side inneholder papir som er brukt på den ene siden. I Tyrkia derimot er holderen alltid tom, da de bruker handa istedet.)

For lettvinthets skyld gjengis her en tegning av den standard toalettrullholder som benyttes i CK-bygget. Det er her viktig å merke seg de tekniske betegnelsene som kjennetegner detaljene i denne konstruksjonen. De viktigste komponentene for bytting av toalettruller er utvilsomt: *Overlokket* og *sentralpinnen*.

Ved bytting av toalettpapirrull på dette slags stativ, går du frem på følgende måte:

- Du oppdager at det ikke er mer papir på rullen i holderen.
- Sjekk om det står en full toalettpapirrull på sisternen bak på klosettet.
- Hvis nei. Finn et annet toalett.
- Hvis ja. Løft opp overlokket.
- Den tomme hylsen løftes rett opp sammen med sentralpinnen.
- Sett den tomme hylsen foreløpig til side.
- Hent en full toalettrull.
- Sentralpinnen puttes inn i hullet.



- Løft igjen opp overlokket.
- Den fulle toalettrullen og sentralpinnen føres ovenfra og ned i sporene på begge sider av toalettholderen.
- Pass på at det første arket i den nye rullen vender ut mot deg.
- Overlokket senkes tilbake igjen på rullen.
- Den nye rullen er klar til bruk.

- Ved avsluttet besøk tas tomhylsen fra den gamle rullen med og kastes i nærmeste søppelkurv.

Vi håper at disse reglene kan være til hjelp under opplæringsperioden, men anbefaler likevel at reglene tillempes lokale forhold slik at egentrening også kan gjøres hjemme på fritiden.

Den nye veg- og biltilsynsstasjonen: Ett eller to sentralbord?

Av Willy Bakken

Det rår for tiden ulike meninger om den nye veg- og biltilsynsstasjonen på Lierstranda skal ha ett eller to sentralbord.

I den sentrale ledelse, både i direktoratet og her på huset, er oppfatningen den, at det nye anlegget bør få ett felles sentralbord. Arbeidsgruppen for nybygget derimot, er uenig i dette, og hevder at to separate sentralbord, ett for vegvesenet og ett for biltilsynet, vil være den beste løsningen.

Tilhengerne av ett sentralbord hevder at dette vil være mye mer publikumsvennlig, da henvendelser kan bli satt til rette vedkommende med en gang.

I tillegg vil en slik sentral enhet kunne svare på direkte spørsmål fra publikum med det samme.

Dette blir sett på som et viktig argument med tanke på at vi i fremtiden skal drive en mer publikumsrettet virksomhet.

Tilhengerne av to-bords løsningen hevder derimot at et felles sentralbord ikke vil kunne makte å svare på alle

henvendelser på en tilfredsstillende måte.

I tillegg til telefonoppringninger, vil besøkende til stasjonen oppta mye av deres tid, blir det sagt.

Også detaljkunnskapene om både vegvesenet og biltilsynet, samt at de to avdelingene har svært avskilte oppgaver og samarbeider lite, gjør at to sentralbord vil være det riktige.

Vegvesenets interne radiosamband er også et moment som taler for separate sentralbord for de to avdelingene, hevdes det.

Hva som blir det endelige resultatet, vites ikke i skrivende stund, men vi er helt sikre på at et sentralbord blir det i hvert fall.





Oddrun først ut med minibussførererkort

Av: Willy Bakken

En del ansatte ved kontoret, nærmere bestemt 23 stk., har i disse dager benyttet anledningen til å få utvidet førerkortet til også å gjelde minibuss.

Kandidater av begge kjønn har gjennomgått kurs i både teori og praktisk kjøring.

Og aller først ute med rykende ferskt førerkort i lomma ble Oddrun Andreasen ved personalseksjonen.

Hun avla prøve ved Biltilsynet i Drammen, og med sensor Kåre Stuvstad ved sin side, beviste hun at det ikke er noen betingelse å ha «hår på brystet» for å kunne kjøre minibuss.

I en kommentar, sier Stuvstad at kandidaten mestret oppgaven godt og at det ikke var vesentlige ting å sette fingeren på under kjøreturen.

Det eneste som kunne vært noe

bedre, var plasseringen av kjøretøyet i kjørebanelen ved enkelte situasjoner, sier han. Men som helhet, en sikker og avbalansert sjåfør, er Stuvstads vurdering.

Oddrun selv synes også at det gikk

greit, selv om nervene var noe i ulage timene i forveien.

Utvidelsen av førerkortet betyr ikke at Oddrun har planer om å starte minibuss-selskap til erstatning for jobben ved personalseksjonen.

Vegvesenets hytter til ferieformål:

Nå over 110 å velge mellom

Nå kan du leie vegvesenets brakker/driftsbygninger og hytter i praktisk talt hele landet. En oversikt over tilbudene som foreligger, samt navn på de kontaktpersoner du kan henvende deg til i Vegdirektoratet og i fylkene, er utlagt på samtlige veg- og biltilsynsstasjoner i fylket.

Bakgrunnen for at dette tilbudet nå kan realiseres er et premiert forslag fra en av Vegdirektoratets tilsatte, med ønske om å kunne benytte vegvesenets eiendommer

i hele landet i forbindelse med feriereiser og eventuelt ved andre anledninger.

Den enkelte som ønsker å leie, må selv ta kontakt med de respektive vegkontor. Disse avgjør i hvilken utstrekning de kan imøtekomme de forskjellige ønsker.

Som tidligere understrekes det at vegvesenets drift i denne sammenheng selvfølgelig må prioriteres, og at tjenestestedets egne ansatte og pensjonister i hovedsak gis fortrinnsrett til leie.



– Det er viktig å ha god kontakt med folka på anleggene, mener verneleder Albert Skarstad (til høyre). Her på besøk hos Bent Lobben på pukkverket ved Slettemoen.

Fornøyd sitter han i førerhuset og drar i spakene som styrer spylingen av refleksstolpene. Kjell Auren har arbeidet i Buskerud vegvesen i tre år. De første årene følte han seg som balansekunstner når han stod på lastepanet med bøtte og kost og utførte den samme jobben.

Forbedringene av arbeidsmiljøet har gått gradvis. Spyleutstyret som er montert på en liten lastebil kom for tre måneder siden.

Arbeidsmiljø har sett nærmere på arbeidsforholdene i Buskerud vegvesen. Til tross for mye vitsing om vegvesenet er det en populær arbeidsplass. Kjell Auren er en av de 230 vegarbeiderne i Buskerud, i alt har etaten 500 medarbeidere på lønningslis-

Bladet Arbeidsmiljø hadde i april-utgaven en artikkel om Buskerud vegvesen under tittelen «Trivsel i vegvesenet». Med velvillig tillatelse fra forfatteren, Vibeke Liane, gjengir vi artikkelen i sin helhet.

TRIVSEL I VEGVESENET

ta. Ingen sjef kan fortelle vegarbeideren når han må stå opp i otta for å brøyte vegene for at folk skal komme seg på jobben. Han må selv vurdere om det har snødd så mye at han må ut på vegen. Og det er heller ingen som står med stoppeklokka når han gjør jobben. Det gjøre at de fleste føler seg frie. Til gjengjeld er ansvaret stort. Mange opplever det som en belastning når de leser i avisa at en bil skled

ut av den glatte vegbanen og kolliderte mot et tre. Da er tanken «Gjorde jeg ikke-jobben godt nok» nærliggende.

BELASTNINGSLIDELSER

Vegvesenet skjøtter mange oppgaver, fra vegbygging og vegvedlikehold, via pukkverk og anleggsvirksomhet til laboratoriedrift og biltilsyn.

– Det sier seg selv at arbeidsmiljøet og -problemene ved de forskjellige ar-

beidsplassene varierer. Tidligere var det ikke vanlig å bruke hørselsvern, derfor plages mange av de eldre arbeidstakerne av hørselsskader. Men belastningslidelser er nok det største problemet for mange når de passerer 60 år. Etaten satser mye på å utvikle maskiner og utstyr som gir mindre belastninger. Allikevel kan mange få problemer med å gjøre jobben. Da er det viktig å finne annet arbeid som er mindre belastende, og som folk kan trives med, sier bedriftslege Rolf *Wint-her*.

FELLES MÅL

Verneleder Albert *Skarstad* har sin egen definisjon på et godt arbeidsmiljø.

– Du skal kunne gjøre en god jobb uten å bli aldeles utslitt. Du må med andre ord ha noe igjen av deg selv når du kommer hjem fra jobben.

Skarstad var hovedverneombud i femten år før han gikk over i jobben som verneleder for tre år siden. Før det arbeidet han som mekaniker. Kanskje derfor samarbeidet med hovedverneombudet Rolf *Sandberg* går så bra. De føler seg som medspillere på samme lag, hvor målet er et best mulig arbeidsmiljø for de ansatte.

Å koordinere verne- og miljøarbeidet i en så mangfoldig og geografisk spredt bedrift som vegvesenet, er ikke alltid like lett. Fylket strekker seg fra Tofte i Hurum i sør-øst til Hardangervidda i vest. Hvert år kjører Sandberg og Skarstad om lag 20 000 kilometer i jobben, etter hvert føler de at de kjenner hver krok av fylket. For å lette verne- og miljøarbeidet er Buskerud vegvesen delt inn i 42 verneområder med hvert sitt verneombud.

– Den geografiske spredningen gjør det vanskeligere å detaljstyre miljøarbeidet fra toppen. Mye må løses lokalt, det gir mulighet til å påvirke egen arbeidssituasjon. Folk ser at arbeidsmiljøarbeidet gir resultater. Det øker trivselen. Jeg tror at det er en medvirkende årsak til at folk blir i vegvesenet. Vi har en turnover på 3,7 prosent, sier Sandberg.

PROBLEMATISK INNEKLIMA

Arbeidsmiljøproblemer i vegvesenet er mer enn støv og møkk for trauste asfaltleggere og anleggskarer. Ved Ringerike vegstasjon har kontorpersonalet fått merke at arbeidsmiljøet ikke nødvendigvis blir perfekt når man flytter inn i nye lokaler. Selv om enkelte

fnyser av «kvinnfolkas» problemer, har verneledelsen tatt problemet alvorlig.

– Tidligere holdt vi til i en brakke hvor vinden blåste tvers igjennom. Allikevel var det bedre å jobbe der, vi kunne bare kle godt på oss når kvikk-sølvet krøp nedover i termometeret. Men til nå har vi ikke klart å beskytte oss mot støvet som virvles opp av ventilasjonsanlegget. De siste tre årene har vi vært fullstendig utslått etter endt arbeidsdag, sier kontorfullmektigene Torhild *Flaskerud* og Inger Marie *Winnes*.

Et konsulentfirma har hjulpet verneledelsen med å finne hensiktsmessig plassering av utblåsningsdysene til ventilasjonsanlegget. Til nå har ikke justeringene gitt forventet resultat.

– Men vi gir oss ikke før kontorpersonalet får et tilfredsstillende inneklima, lover Skarstad.

RADIOSTYRT PUKKVERK

På pukkverket ved Slettemoen i Krødsherad kommune har vegvesenet investert i nytt beltegående utstyr. Fra førerplassen i gravemaskinen styrer Jan *Mjøseng* knusingen av steinmassene. Tidligere stod anleggsarbeideren under åpen himmel, utsatt for støv, støy og vibrasjoner når han styrte knuseverket.

KURS

Mjøseng og formannen Bent *Lobben* går på et internt kurs for maskinførere. Sammen med fjorten andre skal de ta fagprøven i mai.

– Tidligere har vi holdt kurs i bygg og anlegg. Det er viktig at folk får nye utfordringer i jobben. Samtidig gir disse kursene oss en stab av dyktige medarbeidere, som sikrer en høy kvalitet på det vi gjør.

KONKURRANSEDYKTIG

Vegvesenet i Buskerud har satt ut all legging av varm asfalt på entrepriser. Ifølge Sandberg blir de mest oversiktlige og lønnsomme prosjektene overlatt private entreprenører, mens de selv må ta jobbene som det er vanskelig å få oversikt over. Når etaten blir pålagt å utføre et oppdrag, er det ikke alltid like lett å få det utstyret som er nødvendig for å gjøre en god jobb. Nyinvesteringer skal gjennom et tungt system før innkjøpet innvilges.

– Men vi har en rekke eksempler som viser at vegvesenet er konkurransedyktig når forholdene legges til rette. Ved bygging av en mindre bru la vi inn laveste anbud. Vi gjennomførte jobben

innenfor kostnadsrammene, på kortere tid og med en vel så høy kvalitet som forventet, forteller Sandberg. Som mener at det er bra for arbeidsmiljøet at folk får bekreftet sin egen konkurransevne.

UTPRØVER INTERNKONTROLL

Skarstad er positiv til internkontroll. Han mener at systemet er et fint redskap for å dokumentere at kvaliteten blir som planlagt. Buskerud vegvesen er med i gruppen av virksomheter som prøver ut systemet.

– Jeg er sikker på at internkontroll blir vedtatt innført i 1990. Da er det en fordel å kunne være med å påvirke utviklingen. Internkontroll plasserer ansvaret for verne- og miljøarbeid der det hører hjemme, i linjeledelsen. Når systemet fungerer som det skal, vil det gi tilbakemelding til toppledelsen om hvilke resultater som er oppnådd, hva som ikke er oppnådd og hvorfor. Hvis årsaken skyldes arbeidsmiljøet, blir det lettere for ledelsen å gjøre nødvendige endringer, mener Skarstad.

VI ER I GANG



Den automatiske trafikkovervåkingen er nå satt i drift i Drammen, og første kontrolldag ble 23 bilførere avbildet i for stor hastighet. Førstepremien gikk til en i 89 km/t i 50-sonen. Denne blir trolig fotgjenger. Også en annen vil lide samme skjebne, men de andre derimot, vil motta et brev fra politiet i sakens anledning.

På bildet ser vi politiinspektør Ole Chr. Aspen og vegkontorets Jan Wamstad på premieredagen.



Svein Nesje beretning:

Ungdoms- minner

*Samlet og
gjenfortalt
Kjell Hegdalstrand
Foto: Willy Bakken*

– Det med form og kurver fikk jeg inn fra barnsben av. Mine første barneår bodde jeg på Nesje i Bremanger, ytterst i Sunnfjord. Folk hadde nær tilknytning til sjø og båter. Båten hadde en funksjonell form og som unger spikket vi båter. Den hadde buer og former, noe som, hadde appell til fantasien. Dette har nok vært med å skape min interesse for veggeometri, det å finne funksjonelle og vakre former.

KVITT ELLER SVART

Far var lærer og kirkesanger i bygda. Vi bodde i Klokkergården, og han drev det lille bruket ved siden av sin lærergjerning.

Hjemme hos oss startet alltid dagen med at far holdt andakt. Slik var det også på skolen. De viktigste fagene var religion, norsk og regning.

Når jeg tenker tilbake på det miljøet jeg vokste opp i, må jeg vel si det var spesielt. Folk levde etter Bibelen, og det var rom for lite kolør. Enten var du kristen, eller så var du hedning. På samme måte gjaldt det avholdsaken. Enten var du avholdsmann, eller så var du dranker. Å lage hjemmelaget vin foregikk i den største hemmelighet.

Et annet særtrekk fra den tida er at det sjelden ble brukt etternavn på folk. Skomakeren ble kalt «Haltehans». Ofte ble stedsnavnet brukt på personer, f.eks.

«Henrik på Markja». Ellers kunne vi si «Vesle-Astri» eller «Store-Per».

Jeg hadde en trygg og rik oppveksttid. Her var det ingen som hadde store rikdommer, men det var heller ingen som led nød. Den nærkontakt med sjøen og naturen gjør at jeg tenker tilbake på dette miljøet med glede. Det eneste jeg kan huske av dramatiske ting, er at det kom i land en livbåt med atten italienere som var torpedert. Det var i 1917, og som unger så vi på dem som rare vesener. Vi hadde aldri sett en utlending før.

Her tjente jeg også mine første kroner. Det var å tre torskeshau på stang eller snor. For pengene kjøpte jeg gebursdagspresang til min søster.

KRYSTALLAPPARAT OG FELESPELLING

Som elleveåring flyttet vi til Nestun ved Bergen, der far fikk ny lærestilling med bedre lønn. Det var en veldig overgang å komme til Bergen. Jeg hadde aldri sett elektrisk lys. Heller ikke tog og trikk.

Skoleordningen den gang var slik at vi gikk fem år på folkeskolen, så kunne en gå over i middelskolen, som var fireårig. Da vi kom flyttende til Nestun, var jeg ferdig med folkeskolen, og det ble da slik at jeg skulle være hjemme et år. På middelskolen måtte det betales skolepenger.

I den tida begynte det å komme radioer, krystallapparat. Dette fikk vi kjøpt som byggesett, og det året monterte jeg en mengde radioer for folk.

Jeg tjente ingen ting på det, de ble bygd for det delene kostet. Det året tok jeg korrespondansekurs i tysk og matematikk. Radioen er det mest fantastiske jeg har opplevd. Til da hadde jeg nesten aldri opplevd skikkelig musikk, og plutselig kunne jeg høre konserter fra England og Tyskland. Hjemme hadde vi orgel, piano var liksom for fint. Far øvde inn nye

I samband med vårt 125-årsjubileum De aller fleste i etaten er kjent med vegminner fra tidligere tider.

Vår tidligere vegsjef, Svein Nesje, er publisert i Veggen og Vi i 1987, syne Vi takker Kjell Hegdalstrand for tillit

Vegsjef Svein Nesje (f. 1908) begynte i vegvesenet i Buskerud i 1934, først som ekstrainseniør og ble senere avdelingsingeniør. I årene 1957 til 1963 var Nesje overingeniør i Vegvesenet i Akershus, og i 1963 ble han utnevnt til vegsjef i Buskerud. I den første artikkelen forteller Nesje om oppveksttida, skolegang og arbeid før han kom i vegvesenet. Svein Nesje døde i 1980.

melodier på orgelet hjemme, men spilte også litt fiolin. Når han var i riktig godt humør, kunne han klemme til med en dansemelodi. Det hørte med til sjeldenhetene. Det følte han sikkert som upassende for en kirkens tjener. Jeg var sjøl musikkinteressert og ville gjerne lære å spille fiolin, og av en fetter fra Gjøvik fikk jeg mitt eget instrument.

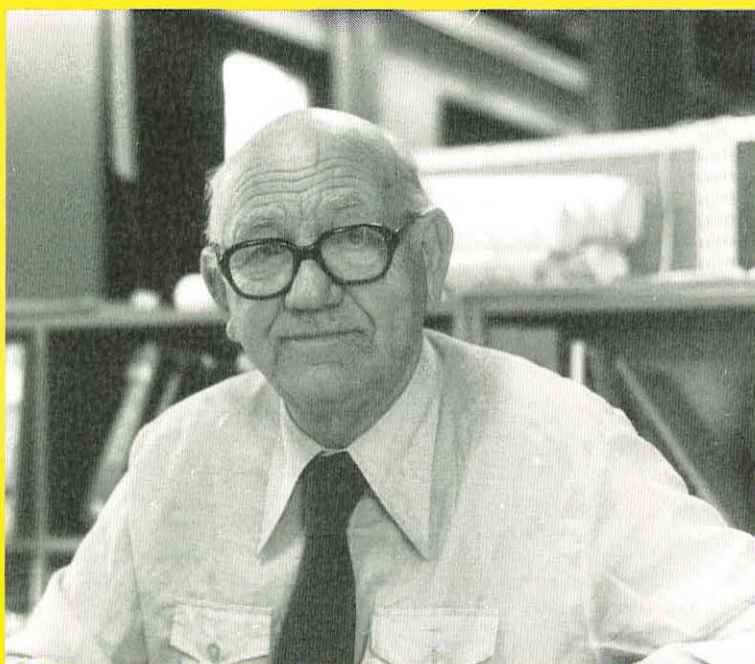
I to år gikk jeg på Musikkakademiet og tok undervisning. Det var medlemmer av Harmonien som underviste. Jeg var heldig og fikk en lærer jeg likte svært godt, og han var en dyktig pedagog. Av og til var jeg så heldig at jeg kom på konsert. En av de store opplevelsene var å få høre Stefi Geyer. Hun var i sin tid en av fiolinens store mestere. Det å gå på konsert var høytidelig og fornemt i Bergen. Jeg husker at det i vestibylen hang et stort bilde av Johan Halvorsen. Jeg ble myk i knærne da jeg så bildet.

Jeg hadde ingen planer om å bli musiker, men jeg har hatt stor glede av den

synes vi det er naturlig å bringe litt historisk stoff.

Kjell Hegdalstrand har fartet land og strand rundt, og samlet historier og

en av mange som er blitt intervjuet av Hegdalstrand, og selv om dette ble
ri det er en passende anledning å gjengi dette i Brobyggeren nå.
sen til å gjengi artikkelen.



musikken jeg har lært. Synes det har vært moro å spille. Jeg erfarte at det skal lite til for å imponere med litt musikk.

SKOLEGANG OG SMALHANS

Før jeg tok eksamen ved Bergen Katedralskole, gikk jeg Den norske Mellemskolen, en nynorsk middelskole. Den var ettårig og vi måtte gå opp til eksamen som privatister. Vi måtte opp i alle fag fra gymnastikk og sang, til norsk og matematikk.

I 1929 begynte jeg ved Høyskolen i Trondheim. Egentlig hadde jeg mest lyst til å bli arkitekt, men det var to ting som gjorde at jeg søkte meg inn på bygg. Det ene var at jeg innbilte meg at en måtte være flink i frihåndstegning for å bli arkitekt, og det var jeg altså ikke. Det andre var at jeg måtte ha et års praksis for å komme inn på arkitektlinjen. Det hadde jeg heller ikke, og jeg var blitt så gammel at jeg syntes jeg måtte videre. Det var in-

gen lånekasse for studerende ungdom i de dager. Far tok opp et kausjonslån for å dekke studieutgiftene mine. Det første året fikk jeg åttifem kroner måneden. Det skulle dekke hus, mat og skolemateriell. Senere ble beløpet forhøyet til hundreogtjue.

I Trondheim ble det også musikk, jeg spilte i studentorkesteret, var også med under innvielsen av det nye studentersamfunnet. Kronprins Olav og kronprinsesse Märtha var til stede. Det var moro. Ellers husker jeg Odd Nansen talte, han var i Amerika og talen ble overført direkte til Samfunnet. Odd Nansen fikk jeg en del med å gjøre senere i livet. Han var arkitekt for Fornebu lufthavn, da jeg var byggeleder for adkomstvegen dit.

Jeg var ferdig høsten 1933, tok diplom i landmåling, geodesi, som det heter så fint. Jeg var på Sørlandsbanene og triangulerte Kvineseidtunnelen. Våre målinger ble lagt til grunn for utstikking av tunnelen.

VI GIR IKKE VED DØRENE

Like over nyttår i 1934 flyttet jeg til Oslo. Der var de fleste fra kullet samlet og ingen hadde jobb. To avtjente verneplikt på Festningen, og om kveldene møttes vi på en eller annen hybel. De som var i det militære tok med seg påsmurte brødskriver fra kantina til oss. Slik hanglet og gikk det.

Jeg fikk meg jobb som kjøleskapselger hos Siemens. Det var noe nytt som var på vei inn i husholdningen. Jeg var heldig og fikk Frogner som ble sett på som et godt distrikt. Jeg ble ingen storselger, dessverre. I de 2-3 månedene jeg drev med dette solgte jeg fem skap. Gruet meg fryktelig hver gang jeg skulle ringe på, men jeg lærte jo ei lekse etter hvert. Jeg husker et sted jeg ringte på. Det var mørkt i gangen, og da frua lukket opp og idet hun så meg, sa hun uten videre – Vi gir ikke ved dørene her i huset. Det var en god skole, en ble herdet på den måten. Jeg fikk hundre kroner måneden i lønn og hadde provisjon for det jeg solgte.

MØTER MED VEGDIREKTORATET

En av mine venner fra Trondheim hadde søkt stilling i vegvesenet, og en dag ble han oppringt av overingeniør Hartmann i Buskerud. Det dreide seg om en vikarjobb for fjorten dager for en oppsynsmann som skulle ha ferie. Nå ville tilfellet at han allerede hadde skaffet seg stilling i et privat firma, og spurte om jeg var interessert. Jeg snakket med Hartmann på telefonen som ba meg ta en tur opp i Vegdirektoratet til overingeniør Nicolaisen, som var sjef for personalet. Jeg skulle begynne mandag og lørdag var jeg i Vegdirektoratet. Nicolaisen var ikke til stede og jeg ble derfor vist inn til Harald Moe, et velkjent navnt for to generasjoner vegfolk. Han spurte om jeg var en av de trede som hadde søkt ingeniørstillingen. Det var jeg ikke. – Da må De komme tilbake på mandag, svarte Moe. Jeg kan ingenting gjøre. Jeg forsøkte å argumentere med at det var en jobb for fjorten dager, og at jeg skulle begynne på mandag. Men det hjalp ikke. Etter dette hadde jeg ikke annet å gjøre enn å ringe overingeniør Hartmann og fortelle om utfallet av samtalen. Da han hadde lyttet til det jeg hadde å framføre, spurte Hartmann – Kan De komme på mandag? Det kunne jeg. Hva som videre skjedde vet jeg ikke, men siden ble vegvesenet min arbeidsplass.

I neste nummer kommer siste del av Nesjes fortelling.



Vegdirektoratet starter bankvirksomhet



– Beklager, men vi er for øyeblikket tomme for informasjonskonsulenter.

Tegning: Liv Pettersen.

Av: Willy Bakken

Vegdirektoratet kaster seg nå ut på lånemarkedet, ved at de er i ferd med å opprette egen bankvirksomhet.

Riktignok er det ikke bankvirksomhet i tradisjonell form det her er snakk om, men nærmere bestemt en stillingsbank.

Systemet som nå etableres, går ut på at Vegdirektoratet trekker inn en del stillinger fra vegkontorene. Etter det vi erfarer, er det i første omgang snakk om ca. 25.

Disse kan så lånes ut til «trengende» vegkontor, og som eksempel kan nevnes at Oppland vil nyte godt av banken i forbindelse med forberedelsen til OL.

Også andre vegkontor som får i oppgave å løse større prosjekter, vil kunne få stillinger for en begrenset tid.

Her skulle vel Buskerud ligge godt an i løypa, med tanke på Hurum og ny forbindelse over Oslofjorden.

Prisen på passasjerer er gått opp med fem øre

Etter første forhandlinger er det vedtatt nye satser for reiser innenlands med virkning fra 1. juni 1989. Av de mest vanlige satsene som er forandret, kan nevnes:

| | Tidligere sats | Ny sats |
|------------------------------------|----------------|---------|
| Mindre bil 1-9000 km | 2,50 | 2,75 |
| Mindre bil over 9000 km | 2,10 | 2,30 |
| Motorsykkel | 1,10 | 1,20 |
| Kjøring på anleggsveg | 0,50 | 0,60 |
| Spesielt utstyr i bagasjerom | 0,30 | 0,35 |
| Tillegg for passasjer | 0,20 | 0,25 |
| Kostgodtj. 4-8 timer | 45,00 | 50,00 |
| Kostgodtj. 8-12 timer | 180,00 | 200,00 |
| Kostgodtj. over 12 timer | 345,00 | 385,00 |
| Ordinært nattillegg (land) | 225,00 | 255,00 |
| Forhøyet nattillegg (by) | 335,00 | 415,00 |
| Legitimerte utlegg | 900,00 | 1025,00 |

De nye satsene er lagt inn på EDB-registeret, slik at det ikke er nødvendig å føre disse opp på reiseregningene.

Brobyggen og utedriften

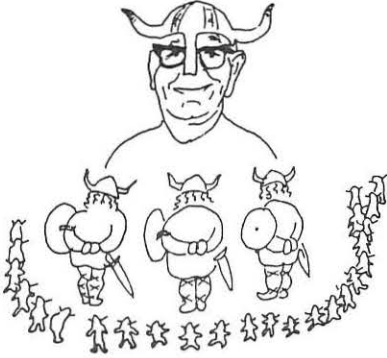
Det har lenge, og ikke minst fra Brobyggenens redaktørs side, vært ønsket om mer stoff fra utedriften i bedriftsavisens spalter. Disse ønskene har imidlertid vært vanskelige å oppfylle, blant annet fordi frambringelse av slikt stoff betinger reisevirksomhet.

I et forsøk på å bedre stofftilgangen utenfra, er det nylig utvalgt hovedverneombudet, Hilmar Ødegården, også tillagt en funksjon som «korrespondent» for Brobyggen.

De av Brobyggenens lesere som har ideer om ting dere mener vi bør presentere i bedriftsavisen, oppfordres til å ta kontakt med Brobyggenens redaktør, Willy Bakken, på vegkontoret. Eller dere kan kontakte Hilmar Ødegården gjennom telefon 03/75 21 66.



Soga om Svein Den Store



JØRUND SKALD FORTEL:

Om liv og lagnad på garden til Svein den Store er mykje sagt. Herifra gjekk bodskap om dette og hint, og alle såvel på garden som kring i Buskrike var opptekne med sitt. Men medan vetteren dette året freista halde folk i snødrivene så lenge råd var og lauvknoppene vrengde seg innatt i kvisten av motlause over varmen som ikkje kom, hende det eitkvart som gjorde alt folket til Svein fulle av store voner om eit nytt og betre liv.

Dei fremste i landet og lovmakarane på Alltinget i Viken hadde latt skrive at no måtte Svein og alle andre store menn i landet visselig syne rett omsut for at folk deira hadde det godt. Meir trivnad og glede skulle det verta – arbeidsmiljø vart dette nye kalla – og runesteinane frå lovmakarane var både mange og tunge av alt som skulle takast omsyn til. Frå denne dag skulle ikkje lenger sylv til mjød og føde og fast plass i hirden vera lønn nok. Attåt dette skulle kvar einaste kvinne og kvar einaste mann kvar einaste tid på kvar einaste dag kjenne lukka over å kunne gjera eit gagnleg og verdsett arbeid kor hen dei no måtte ha det.

Vidare måtte kvar einaste mann og kvinne handsamast på særskilt vis av di kjøt og blod ikkje ter seg likt på nokon.

For å halde greie på korleis det var fatt med kvar og ein var fleire av den tru at svi-merkjing av folka var det einaste som kunne hjelpe Svein i å halde greie på einskilde skavankar og styggedom. Til dømes kunne dei som titt fekk bank av kjerringa og difor måtte takast varleg på være merkt med eit hammarmerke. Eller dei som titt fraus med ein åreld. Og så bortetter. Dette blei det titt tala om mellom alvorlige menn i Viken.

Nokre tykte vel om dette nye som skulle bringe sol i kvardagen medan andre grein på nasen i redsle. Andre – og det var kan hende dei fleste – vørde ikkje store tankar om det nye livet. Dei hadde det godt nok som dei hadde det med kaffitår når dei sjølve ynskte det og inga bornjente til å passe tida. Men på garden til Svein var det fleire som gledde seg overleg stort til dei skulle få

det slik dei ville og såleis eit godt arbeidsmiljø, for no først skjona dei kva dei skulle nytte alle kvinnene på garden til.

Denne våren hende og andre ting med Svein den stores kvinner og menn. Det hadde seg slik at i Drammen låg ein annan storgard som Svein og hans folk hadde mykje omgjenge med. Ymse vegstell kring i Buskrike var denne gardens eigedom, men Svein den store fekk låne desse til sandkasselik og, og noko sveinar og småkongar kunne herje med utan å få revedivisjonjen glefsande etter seg.

Gjennom lange tider var det skikk at folk frå desse to gardene møtte til fredleg kappstrid innunder vårsolverv. Solblotet vart gildet kalla, og opp gjennom åra hadde dette vorte noko mjødsugne menn og kvinner på dei to gardane stunde etter gjennom ein lang og mørk vinter. Dei som skulle leia tevlingane dette året hadde fått det føre seg at på garden til Svein var dei både mange og ville, og sende difor helsing til desse om dei kunne blote solverv for seg sjølve dette året. Harmdirrande helsingar gjekk attende om at så ikkje var mogeleg, og såleis møttes til blot dei som alltid før hadde møtt og nokre nye med.

Om desse nemnde førebuingane hadde skapt ugreie for einslilde skal vera usagt, men om eit hersker det lite usemje: at det skvalpa godt i nokre av mjødvommene til Sveins folk lenge før hovudblotet starta. For fine høvedsmenn fra fylkesgarden tok dette seg ille ut, men folk som Tore Pengetellar, Einar Ottefull, Jørund Skald og dei to Grottingane blande seg godt med likemenn i blotet.

Omsider tok det til endes, og for å terge høvedsmennene så langt som rå var, dro Sveins folk heim med sylv og heder for sin store siger i såvel kappstriden som i blotet. Men mange var dei som trudde dette var siste gongen, i alle høve skulle ein døme etter dei helsingane som sidan kom fra fylkesgarden.

Omsider kom denne våren og, og suma-

ren med. Dette var tida for det digre vrålet. Det hadde seg slik at ein av Olav Planskipars menn som bar namnet Tore Finne i myrke kråa innst i hallen hadde pusla med ymse vegplanar kring ein plass som heitte Røyken. Det var mykje røyk i skogen da Tore vandra ikring og saumfarte lende, og attende i hallen gjekk det toleleg bra med å få på papiret det han kunne hugsa å ha sett. Ein fin veg skulle det bli, men mykje sylv måtte han koste, sa Tore til Olav Planskipar og frenden hans, han som heitte Thomas. Olav og Thomas tykte det blei reint for mykje sylv utav det og bad Tore om å rekne på nytt, men den fine vegen ville dei ha, og då Tore hadde rekna mange gonger vart hovdingane vel nøgde og fekk Svein den stores signing. Sylv-Knut fra Steinsvika heitte ein mann. Han var svein til Tor Nybyggjar og skulle syte for krafisinga på Røykenvegen. Han fekk no dei fine papira frå Tore Finne og granska dei lenge og vel. Så kravde han sylv til det som måtte gjerast.

Og han var så kravstor at Svein, Olav og Thomas vart gråe i anleta av fælsle og Knut fekk namnet Sylv Knut. Gale måtte Tor Nybyggjar sine menn vera som ikkje kunne byggja vegar for mindre sylv, men attende til hovdingane kom helsing om at dei lite vett hadde på kva ting kosta i dag. Og så vart det stor strid på garden.

Trygve Driftar var og ein sylvhugen mann. Titt for han kring i fylket og såg han eitkvart etter vegen han måtte vike for skreiv han lappar til Tor om at no måtte noko gjerast med dette og det snøgt. Om det var slik at det var fjell som måtte vekk kunne enda ikkje dette vente til vinterstid, det kunne jo falle seg slik at Trygve skulle same vegen før den tida. Og at Brigte Vegvoktar sine menn måtte gjera det var heilt naudsynt avdi dei ikkje hadde anna å gjera sumarstid. Det einaste Tor skulle syte for var sylv.

Dette var det og mykje strid om.



Solbotet samla Svein den store sine kvinner og menn og folk frå fylkesgarden til edel kappstrid.



Saksbehandlerkurset 88/89



Klasseforstander og elever puster lettet ut. Bak fra venstre: Gunnar T. Johannesen, Patric Mc. Gloin, Jon Nordeng. Foran fra venstre: Ellen Bruusgaard, Bodil Døvingen og Reidar Andersen. Trond Berge var ikke tilstede (sendt på gangen?)

Av: Ellen Bruusgaard

Vi har i perioden november 88 til mai 89 gjennomført saksbehandlerkurs i regional regi. Det betyr at Buskerud, Vestfold, Telemark og Aust/Vest-Agder sammen har arrangert kurset,

med 6 deltakere fra hvert fylke.

Kurset har gått over 5 samlinger, med aktuelle emner for saksbehandlerne. Jeg kan her nevne forvaltningsloven, jus og rettslære, personalforvaltning, publikumsbehandling, saksbehandlerrollen, samarbeid og organisasjonsteori.

I periodene mellom samlingene har fylkesgruppene løst oppgaver relatert til stoffet, som så foreleserne har rettet.

Som avslutning hadde kursdeltakerne en 4 timers gruppeeksamen, hvor oppgavene fra de forskjellige emnene var satt sammen.

Enstemmig oppfatning av saksbehandlerkurset:

Dette burde samtlige ansatte gjennomgå

Av Willy Bakken

Det er dommen etter at 6 ansatte fra vårt fylke, sammen med kolleger fra Vestfold, Telemark og Vest- og Aust-Agder nå har gjennomført saksbehandlerkurset.

Overfor B.B. gir kursdeltagerne uttrykk for at de i løpet av kurstida har lært utrolig mye.

Spesielt fremheves Forvaltningsloven og Offentlighetsloven. Dette er temaer vi har fått grundig innføring i,

sier de, og vi har fått det klart for oss at lovene er svært viktige elementer i korrekt saksbehandling.

I utgangspunktet skulle dette være tørt og kjedelig stoff, men dyktige forelesere snudde raskt opp ned på denne oppfatningen.

Ellers sier deltakerne at kurset inneholdt de rette emnene, men med en noe variabel standard på enkelte forelesere.

Kursformen er bra, men et tidligere starttidspunkt hadde vært å foretrekke, sier de.

Det blir understreket at det er en for-

del å ha jobbet i etaten en tid, før en melder seg på dette kurset.

Måten gruppen ble sammensatt på, har også virket svært positivt, idet ansatte både fra vegkontor og biltilsyn, har vært representert.

Våre deltakere har vært: Reidar Andersen, Biltilsynet Kongsberg, Bodil Døvingen, Vegkontoret, Jon Nordeng, Biltilsynet Hønefoss, Gunnar T. Johannesen, Vegkontoret, Trond Berge, Biltilsynet Gol og Patric Mc. Gloin fra Vegkontoret.

Ellen Bruusgaard har vært vår kursansvarlige.



Synderen avbildet under en rekonstruksjon. Parkeringskontoret antydte at det kunne være tvil om dette var en bil fra vegvesenet. Det framgår ikke av bildet her, men bilen har gul farge.

Parkeringsvaktene står på

Av Willy Bakken

Det er et uttrykk som heter «Å se rødt».

For parkeringsvaktene i Drammen skulle en tro at det heter «Å se gult». Bakgrunnen for denne teorien er at en av våre gule nok en gang er blitt tildelt parkeringsgebyr.

Denne gang var det han som har ansvaret for vedlikeholdet av trafikklysene i Drammen det gikk utover.

Under et oppdrag med å skifte en sikring i et styreskap, ble bilen parkert med gult blinkende lys. Selv befant vår vedlikeholdsmann seg rett rundt hjørnet, der skapet sto.

I løpet av denne korte tiden slo en

parkeringsvakt til, og festet innbetalingsblankett på frontruta for ulovlig parkering.

I motsetning til forrige episode, der det ble en forholdsvis langvarig brevveksling mellom de to etatene, kunne vi med tilfredshet konstatere at kravet

denne gang ble frafalt allerede i første brev.

Vi ser med gru fram til den dagen da parkeringsvaktene i Drammen blir utstyrt med samme låseanordninger som sine kollegaer i London. Da kan det bli plundrete da – både for veg- og brannvesen.



**STATENS VEGVESEN
BUSKERUD**
– for bedre transport

125 ÅR



Juristens spalte

Av
Tore Strand

Kort krimnovelle

Jeg er bedt om å skrive en epistel til Brobyggerens sommernummer. Jeg antar det passer med lett stoff til et slikt nummer, kanskje en med både dramatik, død og humor. Nylig var jeg i Budapest og spiste sammen med reisefølget på en kinesisk restaurant. En av deltakerne, en lege, fortalte følgende historie: En dame leide ut hybel til en kineser. Han ble alvorlig syk, og damen, som av lingvistiske grunner ikke hadde hatt særlig muntlig kontakt med kineseren, syntes likevel at hun ville besøke ham på sykehuset. Hun hadde med blomster og satt ved sykesengen en stund. Kineseren var tydelig i vanskeligheter. Han gjentok og

gjentok en setning, kanskje lå han for døden, og dette var hans siste ord. Hun tok blokk og blyant og greide å notere ned de fonetiske lyder hun oppfattet fra det kinesiske språk. Kineseren døde så å si foran øynene på henne. Hun vandret etterpå til den kinesiske ambassade, for det måtte være viktig å formidle de siste ordene til slektningene i Kina. Vel, ambassaden greide å tyde setningen, som lød slik: «Ikke trå på respiratorledningen min!»

Hvis du ikke synes historien var noe morsom, skulle du prøve den på en kinesisk restaurant i Budapest med mye til! *God sommer!*

Hvem er dette?



Brobyggeren har fått låne et bilde som er tatt under bygginga av Rv. 7 over Hardangervidda. Årstallet er 1924.

Bak på bildet står skrevet: Karlstod sjeringa, Legreid, Haugastøl og navnet Aslak Bakkegård.

Dersom noen av våre lesere vet hvem personene er, kunne det vært artig å få greie på det. Det er Knut Hvammen som har sendt oss bildet.

Samtlige fylker representert på Hallingkastet

Under årets Hallingkast ser det ut til at samtlige fylker vil bli representert.

Det vil i tilfelle være første gang i Hallingkastets 18-årige historie, og spesielt hyggelig er det at det skjer i jubileumsåret.

Forhåndspåmeldingen viser at det kommer 14 damelag og 16 herrelag og med normal deltagelse av supportere, tyder det på at årets Hallingkast blir det største som noen gang er arrangert.

Skal vi tippe på at det samles rundt 400 vegvesenere på Gol siste helga i september?

Barn i bil skal alltid sikres!

HVA HAR SKJEDD:

1971: Påbud om montering av setebelter i forsetene.

1975: Nytt påbud om at setebeltene skal benyttes.

1978: Ny lov straffer bilførere med gebyr hvis påbudet ikke overholdes.

1983: Vegdirektoratet tar ansvaret for en godkjenningsordning av barneseter.

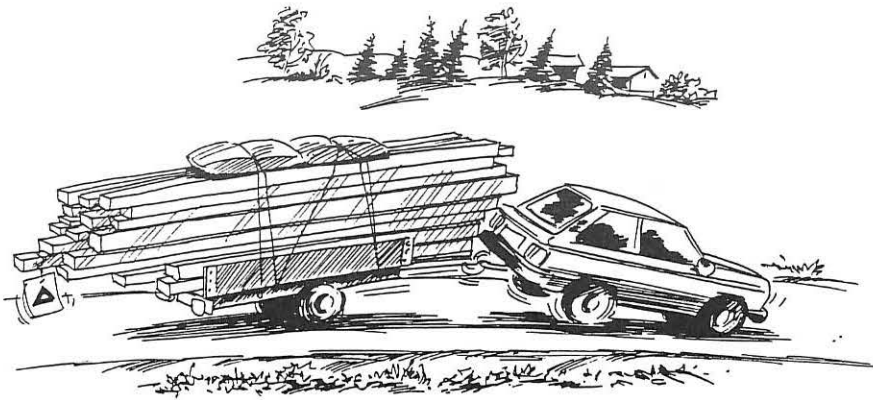
1984: Påbud om montering av setebelter i baksetet.

1985: Alle over 15 år pålegges å benytte setebelter i baksetet, der disse finnes.

1988: Fra 1. april ble godkjenningsordningen for barneseter overført til den europeiske standarden ECE 44.02. Alle godkjente barnestoler skal fra nå være E-merket.

1988: Pålegget fra 1985 om å benytte sikringsutstyr i baksetet utvides til også å gjelde for barn.

Overbelastede personbiltilhengere er livsfarlige



Utviklingen av personbiltilhengere har gått i retning av stadig større og tyngre tilhengere. Dette gjelder så vel campingvogner som varetilhengere.

Ut fra dette finner Vegdirektoratet grunn til å informere om de farer som er forbundet med bruken av slike tilhengere, spesielt tilhengere for personbiler bygd for nyttelast. Det viser seg nemlig i praksis at mange lar seg friste til å lesse på disse tilhengerne mer enn det trekkbilen er konstruert for. Mange tror at så lenge tilhengeren og bilen hver for seg tåler vekten av det som leses på, så går det nok bra. Dette er langt fra riktig. En slik stor og tung tilhenger brukt sammen med en for liten og lett personbil, fører ofte til at tilhengerlastens massekrefter setter kjøretøyene i pendelbevegelser som gjør at føreren helt mister kontrollen over vogntoget. Forhold som forverrer problemene er uforutsett unnamanøvrering, humpete veg, sterk sidevind eller for høy fart, til og med under fartsgrensen.

Etter personbil er det ikke lovlig å trekke tilhenger eller tilhengerredskap med aktuell totalvekt (vekt av tilhenger med last i det aktuelle tilfellet) som er større enn det som er angitt i bilens vognkort. Dette vil aldri være mer enn bilens egenvekt. Det er dessuten ikke tillatt å overskride tilhengerens største totalvekt. Denne er angitt i tilhengerens vognkort.

I tillegg til at vekten av lasten ikke må være for stor, er det også viktig at

lasten er riktig plassert på tilhengeren. Lastens tyngdepunkt må ligge slik at lasten på bilens tilhengerkule blir 40-75 kg. Tunge gjenstander skal lig-

ge nær akselen, dvs. at de tyngste tingene må legges i bunnen av tilhengeren slik at de danner et veksentrum i midten av denne. Dette motvirker pendling og har stor betydning for stabiliteten i vogntoget.

Vær oppmerksom på at tunge lass med stor lengde, f. eks. lange bygningsmaterialer, vedlass osv., lettere forårsaker pendling enn andre typer last. Har man en bil med stort bakre overheng, dvs. stor avstand fra bilens bakaksel til kulen på tilhengerfestet, vil dette forsterke tendensen til pendling.

Husk alltid å sikre lasten skikkelig, slik at den ikke forskyver seg eller faller av.

Det er også helt avgjørende å avpasse farten og kjøremåten for øvrig til den tilhengeren og den type last som trekkes.

Er du så uheldig å få pendling i et vogntog, anbefaler Vegdirektoratet:

Hold stø kurs i kjørebansens retning - og reduser farten ved kontrollert bremsing.

Biltilsynets driftsdata viser:

Buskerud et «sikkert» fylke å ferdes i med overlast

Av: Willy Bakken

Driftsdata for biltilsynet foreligger nå, og her går det fram at når det gjelder antall vektkontroller i 1988, ligger Buskerud svært dårlig an. På landsbasis rangerer vi på en 13. plass, med bare 1,6% av kontrollen på landsbasis.

Betyr dette biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard, at denne delen av biltilsynets virksomhet er nedprioritert hos oss?

– Ja, den har vært det.

Nå har vi anmodet biltilsynsstasjonene i fylket om å ta med de transportable vektene ved alle utekontroller, og bruke vektene. Vektkontrollvirksomheten i fylket vil øke etter som vekt- og rasteplassene blir utbygd.

Vektkontrollplassen på Herstrøm på Solbergmoen vil bli satt i stand igjen etter at kontorbrakkka ble «svidd av».

Ellers kan jeg nevne at vi nå har konkrete planer for et større anlegg

langs E18 ved Liertoppen. Her vil det bli bygd en moderne vekstasjon, og når denne er en realitet vil vi bli betydelig mer effektive, sier Bustgaard.

Av driftsdataene ellers ser vi at vi ligger nesten i toppen med antall kjøretøykontroller i hall.

Hyppigst blir busser kontrollert, her inntar vi en bronseplass i landssammenheng. Når det gjelder kontroll av lastebiler, viser tallene at vi ligger på en 5. plass med 10,4% av kontrollen på landsbasis.

Også på registreringssiden havner vi langt opp, nærmere bestemt på sølvplass i landssammenheng.

Utstedelse av førerkort i fylket er også noe høyere enn gjennomsnittet.

Desiderert i toppen er vi med hensyn til antall førerprøver på klasse C, E – altså vogntog.

Her er prosentandelen på hele 15,5 som tilsvarer 1.027 førerprøver i Buskerud i 1988, mot 6.638 førerprøver på vogntog landet sett under ett.



Nok en sørgelig historie

I forrige nr. av Brobyggeren gjenga vi en historie om en murer som var særdeles uheldig.

Dette har fått rådmannen i Hole kommune til å sende oss en sak om en fotgjenger som heller ikke hadde dagen sin.

Den tilskadekommet sendte først sitt brev til Ringerike kommune, der episoden fant sted.

Vi gjengir nedenfor historien, og vil i sakens anledning få bemerke at på oversendelsesbrevet fra Ringerike er anmerket med kulepenn: Vegsjefens ansvar - med utropstegn bak.

Slik lyder brevet:

*Ringerike kommune,
Hønefoss.*

Til fots over våt og iset ferist med for lavt og ustøtt rekkverk i kanten av risten og veien, mellom Åsa og Sundvollen.

Tirsdag kveld den 30. august i år gikk jeg fra min hytte ved Løvliseter til Åsa for å ta siste rutebuss fra Åsakrysset til Sundvollen, som regulært går derfra kl. 20.30, men rakk den ikke, og fortsatte å gå på veien til Sundvollen for om mulig å rekke en av bussene derfra til Oslo samme kveld.

Det var noe skyet himmel og derfor nokså mørkt på mange steder av veien, men en avtakende måneskalk var ventet å vise se over åskanten om ikke så lenge, og det gjorde den også.

Noen km nord for Sundvollen, ved noen hus på begge sider av veien, kom jeg til en noe bred og glinsende våtiset ferist tvers over veien, og med et lavt og spinkelt rekkverk av tynne bord på venstre (øvre) side av veien. Temperaturen var omkring 0° C og jeg både så og kjente at risten, blankpusset av bilringer som den var, var meget glatt. Jeg kjenner godt til denne slags ferister, det er flere av dem mellom Åsa og Stubbdal, men de fleste av dem er ikke så brede i kjøretretningen

som denne risten jeg nå skulle over.

Jeg gikk forsiktig ut på den, og bøyet meg så meget i kneleddene at jeg fikk et ustøtt tak i det tynne rekkverket med venstre hånd, men jeg kom ikke så mange ribbene bortover risten før høyre fot gled på risten så meget at jeg mistet taket i rekkverket og falt ned på høyre side parallelt med ristribbene, men grep raskt med høyre hånd mot de glatte ribbene (blanke stålrør), men hånden gled også unna på de glatte ribbene den fikk tak i, og jeg slo høyre øyebrynkant i ristribben så det smalt og gnistret i alle farver, og vondt gjorde det, men jeg kravlet meg noe opp og bortover risten til jeg kom helt over den i riktig retning og på fast grunn kunne reise meg opp igjen og kjenne etter på sårene, et akkurat rett på øyebrynkanten og et mindre noe oppe på pannen, men de var ikke så dype. Det blødde noe, særlig fra såret i øyebrynkanten, så det rant noe nedover kinnnet til haken, stort sett var det dog gått bra.

Jeg gikk på gummistøvler, men gikk barhendt og hadde en grønn sportslue med stiv skygge. Det er mulig at denne luen har kommet så langt ned på hodet at den har tatt noe av for slaget mot ristribben, men jeg kunne ikke finne luen igjen etter fallet, den kan ha

falt utenfor veien og ned blant busker og trær, under risten kunne den vanskelig ha kommet. Lommelampen jeg hadde var for utmattet til at jeg kunne se noe under risten. Jeg hadde en ryggsekk på ryggen, men den kom neppe mellom meg og risten under fallet.

Jeg har her berettet så meget om dette fallet mot risten for å fremheve at disse feristene må ha et solid rekkverk, minst 1 meter høyt som en kan ha til sikker støtte, i hvert fall hvis risten er så bred i veiretningen at en ikke stiger over den.

Jeg rakk ikke bussen til Oslo om kvelden, men hvilte godt ut på Sundvollen etter denne fallhendelsen og fikk morgenbussen kl. 8 til Oslo.

Hvis den nevnte grønne sportslue min blir funnet og innlevert så ville jeg gjerne få den igjen. Jeg kan i tilfelle hente den på buss-endestasjonen i Oslo. Luen vil i tilfelle kunne fortelle noe om den ved fallet har virket dempende på slaget mot den ribbe på risten som øyebrynkanten min traff rett på.

Med hilsen
N. N.



**STATENS VEGVESEN
BUSKERUD**

— for bedre transport

125 ÅR

Arbeidsvarsling – mål og mening

Av: Hilmar Ødegården

Vegene våre er en farefull arbeidsplass. Dette betinger sikringstiltak for dem som arbeider på – eller ved vegen.

Statens vegvesen har som overordnet målsetting å sørge for så gode og framkommelige vegger som mulig. Dette gjelder også mens vi utfører arbeid på vegen.

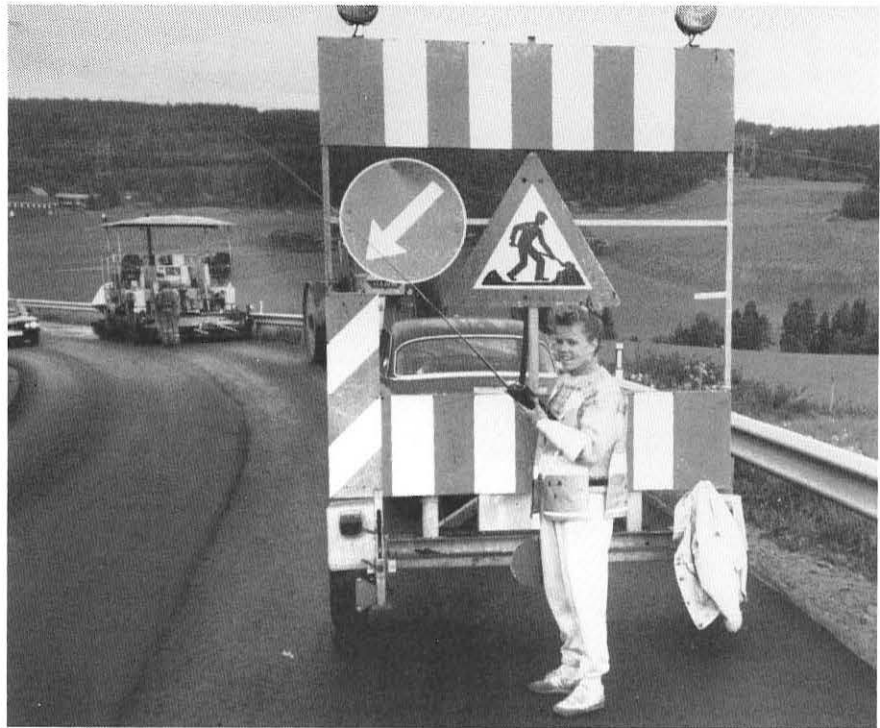
Det er derfor nødvendig å ha både vår egen sikkerhet og trafikantenes rett til god framkommelighet i tankene når vi skal utføre et arbeid på vegen, og skal varsle for dette.

Ut fra dette er det utarbeidet forskrifter og retningslinjer for varsling av vegarbeid.

Skal vi oppnå respekt for varslingen vår, og sikre oss mot erstatningskrav, er det en betingelse at vi bruker en så ensartet og ryddig varslingsmåte som mulig. Det er dette det legges opp til i Vegvesenets håndbok 051. Det er også viktig å merke seg at det her dreier seg om forskrifter, med hjemmel i lovverket, og *ikke* bare retningsgivende informasjon. Eksempelene som skisseres i håndboken er *minimumsløsninger*, som er nødvendige for å oppfylle lovverkets krav.

Siden det er lovverk og forskrifter det gjelder, er det også nødvendig å definere hvem som har det formelle ansvar for at arbeidsvarslingen er i samsvar med kravene. Dette ansvaret ligger hos driftsledelsen i utedriften. I praksis vil dette si vegmester, oppsynsmann eller tilsvarende. For alle typer arbeid skal det være utarbeidet en varslingsplan, som igjen skal være godkjent av vegmester eller annen person som har godkjenningsmyndighet. Ansvarshavende på arbeidsstedet sitt ansvar er i hovedsak begrenset til å sørge for at varslingen til enhver tid er i samsvar med godkjent varslingsplan, samt at materialet er i god stand.

Arbeid på veg ansees som et farlig arbeid, og det stilles derfor spesielle krav om tilrettelegging av arbeidet. Dette gjelder blant annet krav om informasjon om hvilke forskrifter og sikkerhetsregler som gjelder under utførelsen av arbeidet. Eksempelvis skal en person som settes til trafikk-



Et mål må være å gjøre arbeidsvarslingen enda bedre.

dirigering ha gjennomgått en særskilt opplæring.

Mange av vegvesenets ansatte har nylig gjennomgått kurs i arbeidsvarsling. Resultatene av denne opplæringen er avhengig av kursdeltakernes oppfølging i praksis, og av videreformidling til øvrige ansatte.

Som en understrekning av den vekt som tillegges arbeidsvarslingen fra vegsjefens side, har vegsjefen utarbeidet et notat hvor blant andre verne-tjenesten er tillagt en kontrollfunksjon.

Hovedmålene for arbeidsvarslinger:

1. Sikre oss sjøl og trafikantene.
 2. Avvikle trafikken forbi arbeidsstedet med minst mulig forsinkelse og ulempe for trafikanten.
 3. Sikre en effektiv og økonomisk drift.
- Med disse tre punktene som basis skulle vi oppnå bedre sikkerhet for oss selv og et godt forhold til de vegfarende.

Vi må ikke betrakte arbeidsvarslingen som noe tidkrevende som egentlig ligger utenfor rammen av det arbeidet vi skal utføre. Varslingen er en naturlig og nødvendig del av arbeidet, og er regulert gjennom lovverk og forskrifter.

Kan vi gjennom felles innsats gjøre varslingen vår enda bedre?

Det er tidligere gått ut et notat fra vegsjefen med følgende ordlyd:

Kontroll- og oppfølgingsrutiner i forbindelse med arbeidsvarsling for Buskerud fylke.

Vegmestrene har det eksterne overordnede ansvar for arbeidsvarslingen langs trafikert veg.

Driftsledelsen i utedriften lokalt (anleggsleder, oppsynsmann o.l.) er ansvarlig for kontroll- og oppfølging ute på vegarbeidsstedene. Dersom det er uregelmessigheter, plikter disse å varsle de som er ansvarlige for arbeidene om de feil som er å påpeke. Alle ansatte i vegvesenet har en rapporteringsplikt.

Et særskilt ansvar for oppfølging ligger dessuten på ingeniører og oppsynsmenn som har skilt og oppmerking som sitt arbeidsområde og på verneleder/hovedverneombud. På reiser skal disse personer vurdere arbeidsvarsling/pågående arbeider og i tvilstilfeller ta kontakt med stedlig arbeidsledelse, vurdere gjeldende varslingsplan og gi råd om eventuelle tiltak.

Trygve Rognan,
vegsjef.



Javisst er vi 125 år! - men hvor er markeringene?



Fra venstre: Kari Knive, Gro Wermskog, lykkelig nybileier. Laila Bråthen, Bodil Døvingen og Liv Nebell.

Noen damer på regnskapsavd. syntes det var for ille at det var så lite blest om jubileet, og da en fødselsdagsinvitasjon fra en av dem så beleilig dukket opp, satte damene i gang.

Resultatet ses på bildet her. Det ble et flott «kjøretøy» hvor enhver tenkelig ledig plass ble dekket med plakater, streamers og klistrelapper - alt med god reklame for vår etat - som vi jo er stolte av!

Overrøkkelsen av den stolte doning skjedde til total overraskelse og stor glede for den jubilerende, og transporten dit skjedde under stor moro for oss som deltok. Reaksjonene fra folk vi møtte på vår vei var blandet, men alle så i hvert fall at vegevesenet var 125 år!

Nå har vi gjort vårt, og vil med dette oppfordre alle kolleger til å henge seg på karusellen....

Slipp fantasien løs og tenk:
- Klart vi kan!

Bråstoppen er på beina igjen.

Av: Willy Bakken

Vår kollisjonssimulator Bråstoppen har hatt en lengre tids pause på grunn av et erstatningskrav som ble reist etter en prøvetur.

Denne saken er i skrivende stund ennå ikke avgjort, men det er nå gitt klarsignal for at vi kan gjenoppta bruken av Bråstoppen.

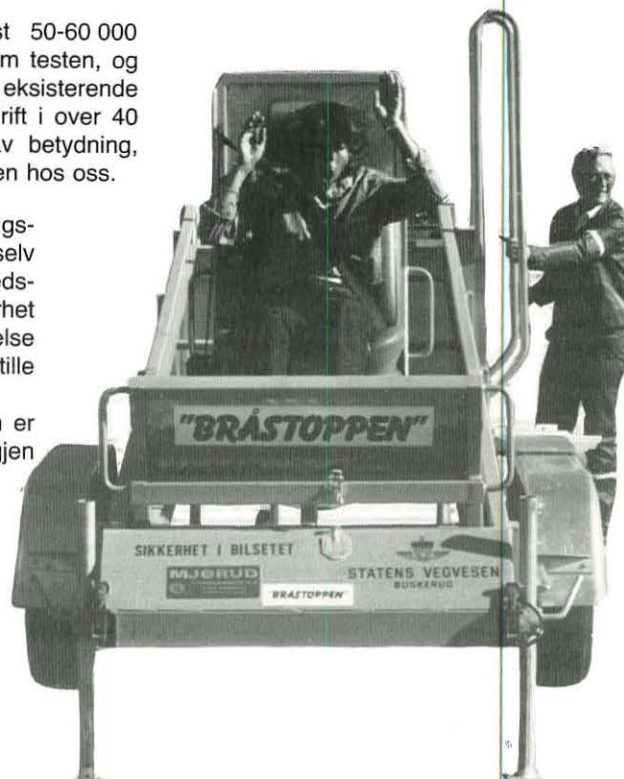
En ekspertgruppe bestående av overing. Per G. Karlsen fra Teknologisk Institutt, prof. dr. med. Inngard Lereim fra Regionsykehuset i Trondheim og overlege Georg Blikra fra Sentralsykehuset i Akershus, har gjort en grundig undersøkelse av Bråstoppen. Både konstruksjonsmessig og funksjonsmessig er den blitt testet på forskjellig vis, og en enstemmig konklusjon går ut på at det ikke finnes betenkeligheter på å ta den i bruk igjen.

De medisinske ekspertene sier blant annet i sin vurdering at på

landsbasis har minst 50-60 000 personer vært gjennom testen, og til sammen har de 13 eksisterende simulatorene vært i drift i over 40 testår uten skader av betydning, bortsett da fra episoden hos oss.

Dette store erfaringsmaterialet tilsier i seg selv at testsimulatoren tilfredsstillende stiller de krav til sikkerhet og personbeskyttelse som det er rimelig å stille fra medisinsk hold.

På denne bakgrunn er derfor Bråstoppen igjen «ledig på torget».



Ikke bare negativ omtale.....

Svært ofte møter vi som ansatte i en offentlig etat kritikk. Derfor oppleves det hyggelig når det motsatte skjer – for det skjer faktisk!

Nedenstående brev er et håndfast bevis på det, og oppfordringen må bli at vi som ikke direkte er berørt i dette tilfelle, opptrer på en slik måte at flere får lyst til å sende lignende brev til vegkontoret.

*Hr. Veisjef Rognan,
Statens vegkontor Buskerud,
Drammen.*

Konnerudnedføringen.

Som berørt har jeg fulgt saken, forsøkt å få saklig informasjon ved kommu-

nens veiplanavdeling, men ble lut lei av alt dette utenforliggende pratmakeriet som stadig gjentok seg.

Stor var min forbauselse første gang jeg søkte kontakt med Statens vegkontor Buskerud. O.ing. Harket tok seg tid til å orientere om oppdraget, arbeidsplaner i henhold til kommende økonomi m.v. Han ba meg komme igjen og få detaljerte opplysninger når prosjektleder Haram var til stede.

Siden har jeg flere ganger søkt kontakt med prosjektlederen og hans medarbeidere og alltid blitt mottatt som et medmenneske de følte omhu for.

Det betyr mye for en som lever under trykket av hjemmets utslettelse å få informasjonen etterhvert, få se at

vegingeniørenes arbeid ikke bare består i noen streker på et papir, men underliggende beregninger for best mulig å ivareta medmenneskers interesser. Det gir tillit og aktelse.

I fem-seks uker foregikk prøveboringen fra vår eiendom. Prosjektleder m/fl. ble sett her til ulike tider. Da vi forstod at overraskende vannmasser skapte problemer, hadde vi ingen betenkeligheter med å tilby prosjektleder bruksrett vedr. hele området vårt. Det sier sitt av den forståelse vi hadde møtt.

Pressemeldinger gitt via journalister er ofte uklare for mange. Direkte rapporter fra prosjektleder er å foretrekke.

*Med hilsen,
Henny Hermansen.*

Nytt hovedverneombud



Hovedverneombud Hilmar Ødegården er også «nytilsatt» medarbeider i Brobyggeren.

I motsetning til hva som praktiseres i de aller fleste andre fylker, har hovedtillitsmannen i vårt fylke også fungert som hovedverneombud. For en tid siden ble det besluttet at også vi skal dele disse funksjonene mellom to personer. Som følge av dette er det gjennomført valg av nytt hovedverneombud, i samsvar med A.M.L.'s bestemmelser. Resultatet av dette ble at Hilmar Ødegården er nytt hovedverneombud. Rolf Sandberg fortsetter som hovedtillitsmann på heltid.

Hovedverneombudet har kontordag hver tirsdag, og er da å treffe på Buskerud Arbeidsmannsforenings kontor, telefon 03/75 21 66.

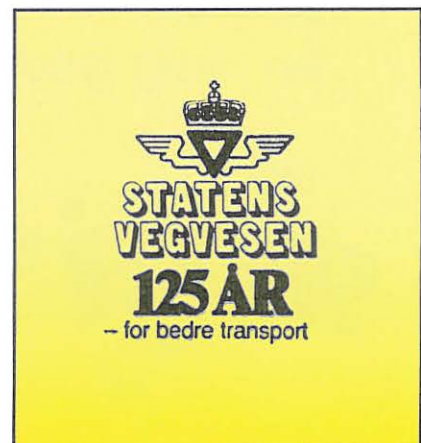
Arbeidsmiljøloven gir hjemmel for at hovedverneombudet kan bruke nødvendig tid til vernearbeid, men i utgangspunktet er det for vårt fylkes vedkommende fastsatt en dag ukentlig i tillegg til kontordagen.

Det nye hovedverneombudet håper å kunne kontakte verneombudene og oppsøke flest mulig av arbeidsplassene rundt om i fylket i nær framtid.

Ulykkesstatistikkene tyder på at vi innenfor Buskerud Vegvesen har kommet langt når det gjelder å forebygge

rent fysiske og akutte skader, sier Ødegården. Han tror imidlertid at mye kan gjøres for å forhindre skadevirkninger etter langtidspåvirkning av ulik art. Også det mellommenneskelige, ofte kalt de psyko-sosiale forhold på arbeidsplassen, bør etter hovedverneombudets oppfatning ofres større oppmerksomhet.

Ødegården uttrykker håp om et godt samarbeid med verneombudene og alle grupper av ansatte innenfor Buskerud Vegvesen.



C-
POST

Massekorsbånd

Returadresse:

**Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret**

Postb. 2265, Strømsø,
3003 Drammen



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



**VI
GRATULERER!**

50 år:

| | |
|---------------|------|
| Edvard Rolid | 31/5 |
| Knut Andersen | 9/7 |

60 år:

| | |
|--------------------|------|
| Kåre Reiersgård | 16/5 |
| Alf Reiersgård | 19/5 |
| Ruth Andersen | 21/5 |
| Reidar K. Haugen | 24/5 |
| Ragnvald Sundal | 31/5 |
| Arne Dalen | 7/6 |
| Sten O. Kvannefoss | 10/7 |

Brobyggeren gratulerer
samtlige med vel overstått.

Brobyggeren

*ønsker sine
lesere
en riktig god*

SOMMER



Takk:

Hjertelig takk for oppmerk-
somheten i anledning min
60-årsdag.

Arne Dalen.

NAVN FALT UT:

Vi presenterte i forrige nr. et
bilde av våre nye pensjonis-
ter. Beklageligvis var et navn
falt ut i farten, nemlig *Trygve
Tangestuen*. Vi sier oss lei
for at så skjedde.