



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 4 - Desember 1989 - 19. årgang





INNHold:

SIDE:

2. Vegsjefens julehilsen
3. En trivelig arbeidsplass
4. Ny E-76
5. Annerledes kantlinje
6. Utbedring av rv. 37
7. Mye nytt rekkverk
8. Pendlernes andre hjem
10. Juristens spalte
11. Høsttur
12. Åpning av E-76
14. Gammel og ny tid
15. De setter spor etter seg
16. Arbeidsvarsling
17. Stabilisering av vegskuldre
18. Støttemur
20. Storinvestering - gode resultater
22. Automatisk trafikk kontroll
23. «Take Off Hurum»
24. Personalialia

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontor, Tollbugt. 2
Drammen

Redaktør:

Willy Bakken

Journalist:

Hilmar Ødegården

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Trykk:

Fremtiden Trykk A/S, Drammen

Opplag:

1.400 eksemplarer

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgis

Forsidebilde:

Kong Christian Kvart med følge deltok også på åpningen av den nye E-76 mellom Mjøndalen og Hokksund.

Foto: Hilmar Ødegården

Vegsjefen ved årsskiftet

Vegvesenet har i år feiret 125 årsjubileum som etat og kan se tilbake på en eventyrlig utvikling for vegger og vegtransport i denne tiden.

Jubileet har blant mye annet også resultert i boken «Vegen og samfunnet» som gir en fin presentasjon av hvordan vegnettet ble bygget ut og hvilke behov og krefter i samfunnet som presset det fram fra begynnelsen av 1800-tallet og fram til i dag.

Selv om nok vegenes historie går mye lenger tilbake, helt til de første stier kom til «... ved fotens møte med myk muld ...» som Peter Wessel Zapfte sier det, så var det på 1800-tallet at bygging av kjøreveger for alvor tok til. Det var da den profesjonelle vegarbeideren kom, besunget og berømmet gjennom rallarviser og historier. Og Ibsen lar handlekraften og framtidsvyene slippe til i et av sine skuespill gjennom ingeniøren «... Et nytt stort arbeid, med fjeldovergange og de utroligste vanskeligheter å overvinne. Å, Du store vakre verden, – hva det er en lykke, å være veibygger.» Det var i 1880-årene!

Så var da også mange av dagens hovedvegforbindelser i den sørlige del av landet etablert mot slutten av 1800-tallet, og for datidens kjøretøyer var det ofte gode vegger. Kjøring med karjol ble vanlig og førte med seg en oppblomstring av utenlandske turistreisende.

Sykkelen dukket også opp i 90-årene – som det rene fartsvidunder. «Distanser synes ikke lengere å eksistere,» heter det fra en begeistret bruker.

I vegvesenet ble sykkelen hurtig tatt i bruk for befarings og ble sammen med vindjakka og sixpencen nærmest en slags uniform. Mange vil nok huske vegvokteren med dette oppsettet like til 1960-årene.

Med bilen kom helt nye krav til vegene. Nye vegger ble bygget – de gamle ble bygget om. Og verden forandret seg på de fleste områder. I dag er stor mobilitet en selvfølge og en forutsetning for vårt moderne samfunn. Mobiliteten gir oss frihet til å bo og arbeide der vi ønsker, til å reise, til å dyrke frihetsinteresser – og den er grunnleggende for vårt næringsliv.

Vegtransport står i dag for mer enn 90 % av all persontransport og nær like mye for godstransport her i landet. Det er uttrykk for at vi, alle akk og men til tross, har et godt utbygget vegnett

og et godt og sikkert vegtransportsystem.

Likevel er mye ennå ugjort, spesielt i byområdene og langs de mest trafikkerte vegene. Og ettersom biltrafikken har øket, er også reaksjonene mot ulempene ved bilbruk øket. Miljøforhold og trafikksikkerhet er hete tema i samfunnsdebatten i dag.

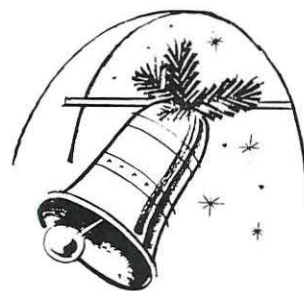
Problemen er alvorlige – men er der for å bli løst. Neppe gjennom «å slå barnet ut med badevannet»-løsninger. Men heller gjennom gode helhetsløsninger for vegtrafikksystemet, gjennom optimal utbygging og utnytting av kollektivtrafikken, gjennom tekniske løsninger for drivstoff og kjøretøy og gjennom opplæring og kontroll av teknikk og bilførere.

I jubileumsåret har vi som etat mye å se tilbake på, mye og mange å være stolte av. Her i Buskerud går det helt tilbake til 1624, da bygging av landets første kjøreveg, mellom Kongsberg og Drammen, ble startet opp.

Men mest interessant er fremtiden. Der står oppgavene og utfordringene i kø. La oss ta med det beste av kunnskaper, arbeidsglede og samfunnsinnstilling fra fortid og nåtid og gyve løs på fremtiden.

Med dette vil jeg takke alle i vegvesenet og biltilsynet for god innsats i jubileumsåret og ønske våre ansatte, pensjonistene og deres familier, en god jul og et godt nytt år.

Trygve Rognan



En trivelig arbeidsplass

Av Hilmar Ødegården

Brobyggeren har besøkt anlegget som skal føre til forbedring av en beryktet veg på Nedre Eiker. Det er Hagatjernveien det gjelder.

Gjennom blant annet å sprengre ca. 80.000 m³ fjell vil vegen få en helt ny og forbedret trasé over en strekning på 2,7 km.

Vi traff arbeidsformann Knut Bjerggården, verneombud Svein Liverud og korttidsansatte Aksel Saglien i sving med borrygg og sprenging.

Nå er det bare oss tre av vegvesenets ansatte på anlegget, forteller Bjerggården, men en periode var det seks av oss. Maskinarbeid og transport er i hovedsak utført av privateide biler og maskiner.

Hvordan er denne kombinasjonen av vegvesenets ansatte og innleide maskiner, vil vi vite.

Verneombud Svein Livrud sier at alt i hovedsak har gått bra, men at det også har vært eksempler på at uforsiktig framferd fra maskinførers side har gjort det utrygt. Dette gjaldt imidlertid en maskin som ikke er på anlegget lenger.

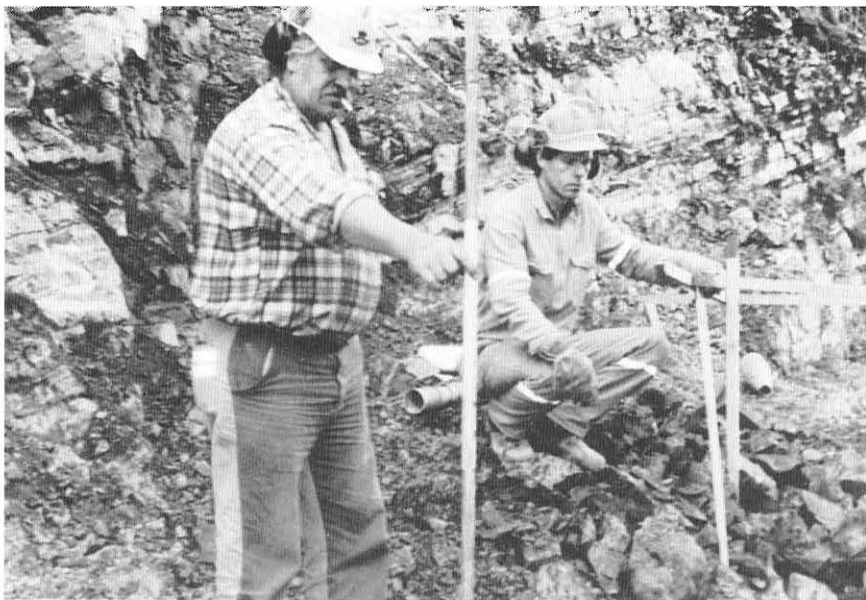
Både Livrud og Bjerggården fremhever det gode kameratskapet og samarbeidet på arbeidsplassen. En trivelig arbeidsplass, hvor arbeidet går med liv og lyst, sier de.

De beretter ellers at det er brukt et dataprogram ved boring og sprengstoffberegning. Erfaringene med dette er ikke udelt positive. Systemet synes ikke å være så godt egnet der det er store høydeforskjeller på pallen som skal sprenges. Dårlig fjell og bebyggelse i umiddelbar nærhet av sprengningsstedet har også skapt noen problemer. Men uhell og ulykker har vi vært forskånet for, sier Livrud.

En ujevn bevilgningstakt har etter karenes oppfatning bidratt til å forsinke og fordyre anlegget. Nåværende målsetting er at nyvegen skal være ferdig høsten 1990.

Tyveri fra anlegget har vært et problem. Hele 750 kg dynamitt forsvant i vinter! Dynamitten kom imidlertid til rette, hvilket blant annet batteriene til borvogna ikke har gjort.

Avdelingsingeniør Knut Erik Skogen



Kontroll av retning og høyde. Arbeidsformann Knut Bjerggården til venstre og verneombud Svein Livrud.

og oppsynsmann Reidar Stavns roser karene for den gode jobben de har gjort, noe sprengningsprisen også gir en dokumentasjon på.

Brobyggerens utskremte forlater anlegget og de trauste karene med den gode følelsen det gir å treffe folk som er fornøyde i arbeidssituasjonen sin.

Støv, søle, larmende maskiner, glatt og ulendt terreng til tross:

En trivelig arbeidsplass. Godt kameratskap og samarbeid oppveier mange negative faktorer, og er hovedelementer for trivselen på arbeidsplassen.



«Gutta» i sving med borryggen, mens gravemaskinen rensker opp etter foregående salve.



Den nye E-76: DRAMMENS STØRSTE MILJØPROSJEKT



E-76-trioen: Fra venstre: Svein Stensrud, Magne Rognerud og Bjørn Haram.

Av: Bjørn Haram

Brobyggerens faste lesere kjenner meget vel til at planleggingen av ny E 76 er i full gang.

Dette ble jo omtalt her i bladet allerede i september i fjor. (Brobyggeren nr. 3 1988). Prosjektet er også blitt viet oppmerksomhet i Drammens-avisene noen ganger, om enn gjennom blandede kommentarer.

Som jeg nevnte i Brobyggeren i fjor, valgte man å dele planleggingen inn i fire etapper. Disse planlegges hver for seg, men av forskjellige planleggere: I. Frydenhaug-Konnerudgata: Taugbøl & Øverland. - II. Konnerudgata-Nedre Eiker gr.: E 76-gruppa selv. - III. Nedre Eiker gr.- Nedre Eiker bru: Kjell Bruer A/S. - IV. Ny Konnerudnedføring: Samfunnsteknikk A/S.

Målsettingen vi satte oss var å utarbeide reguleringsforslag for hver plan- etappe i løpet av ett års tid.

ØYEPUNKT : 5400 HØYDE ØVER VEG : 20.00 TEGNELENGDE : 400
SIKTEPUNKT : 5800 SIDEFORSKYVNING : 15.00 VINDUSBREDDDE : 100



Slik datamaskinen ser den nye E-76 forbi Pukerud.

ANNERLEDES KANTLINJE

Av Hilmar Ødegården

Den nye parsellen av E 76, fra Mjøndalen til Langebru, er forsynt med en ny type kantlinje. Som det forhåpentlig framgår av bildet er linjen brutt, slik at en får åpninger mellom hver "klatt" med plastmasse. Vi har spurt oppsynsmann Øystein Johansen om bakgrunnen for denne typen kantlinje.

Det er tre hovedårsaker til at en ønsker å prøve dette, sier Øystein. Linjen gir en "rumleeffekt" slik at en får et varsel om at en er utenfor selve vegbanen. En oppnår en større reflekseffekt, og linjen har en drenerende effekt, som bidrar til mindre dannelse av vanddammer langs vegkantene.

Denne typen kantlinje er mye brukt i utlandet. Når vi fikk tilbud om å forsøke dette, til om lag samme kostnad som en vanlig kantlinje, var dette nyanlegget en aktuell prøvestrekning, sier oppsynsmannen. Han velger å vente til våren før han uttaler seg om hvorvidt denne kantoppmerkingen er egnet for våre forhold. Blant annet blir det spennende å se hvordan kantlinja tåler høvling og brøyting.



Hesten til Christian Kvart hadde ingen respekt for den nye motorvegen. Hestemøkk på nyvegen for første og siste gang? Ved siden av denne «merkinga», den nye kantlinja.

"Rumleeffekten" var iallefall i høy grad tilstede under vår prøvetur på nyvegen. Så får vi se hvordan oppmerking-

en tåler en norsk vinter. Først da vil en få en pekepinn om fremtidig bruk av slik oppmerking.

Dette året er nå gått – ja vel så det. Men så har vi da også kommet ganske langt. Vi er straks klar til å legge frem forslag til reguleringsplan for de fire parsellene.

En årsak til at vi har brukt lengre tid enn opprinnelig antydnet, er at en fant det nødvendig å gjennomføre geologiske undersøkelser av tunneltraseene. Videre valgte vi å undersøke grunnforholdene flere steder: På Bangeløkka, i Konnerudnedføringen, på strekningen gjennom Ryghkollen og forbi Miletjern i Nedre Eiker.

Grunnundersøkelsene er ennå ikke fullført. Men de resultatene som nå ligger på bordet er tilstrekkelige til å kunne fullføre reguleringsplanene.

Vegkontorets laboratorieseksjon har utført mesteparten av grunnundersøkelsene, i et samarbeid med Veglaboratoriet. Resultatene har vært meget nyttige for planleggingen. Vi er derfor glade for at laboratorieseksjonen har

kunnet prioritere dette arbeidet og utføre det på en så god måte.

Det samme må vi si om geologene som har hjulpet oss med å undersøke traseene for Strømsåstunnelen og tunnelene i Konnerudnedføringen. Ja også traseen for en teoretisk mulig tunneløsning forbi Ryghkollen. Det er jo ikke minst viktig å kunne fortelle folk hva som *ikke* er mulig – ut fra en faglig vurdering som kan dokumenteres.

En del av vårt opplegg går ut på å vise positive og negative sider ved løsningene som planlegges, herunder miljømessige konsekvenser.

Denne gangen har vi lagt betydelig vekt på å belyse hvordan støy- og luftforurensningen i Drammen sentrum påvirkes ved at E 76 fører gjennomgangstrafikken utenom de sentrale områdene.

Undersøkelsen som NILU – Norsk Institutt for luftforskning – har utført, er meget klar. Rapporten vil forhåpentlig

overbevise de fleste om at E 76 faktisk er Drammens største miljøprosjekt: Når E 76 er bygget blir i Drammen sentrum mye renere og bedre å puste i!

At Drammen og Nedre Eiker blir et mindre ulykkesbelastet område og en region hvor det blir bedre å ta seg frem for både fotgjengere og bilister, er neppe mindre viktig. Likevel kommer dette mer som en hyggelig bieffekt denne gangen.

Jeg ber leseren være tålmodig til vi legger planene ut til offentlig ettersyn like over nyttår. Da vil du kunne studere dette selv.

Så gjenstår det å se hvordan planene blir mottatt. Det er vi selvsagt noe spente på. Det spennes forventninger til løsningene som foreslås, og noen av disse er allerede omtalt i avisene som kontroversielle. Vi vet at politikere og publikum står klar til å diskutere og dissekere planene.



Utbedring av rv-37

Av: Hilmar Ødegården

En ca 1800m lang strekning av rv. 37, fra Telemark grensetil Buvann, er i løpet av sommeren utbedret vedgrøfting, mindre utvidelser og forsterkning. Arbeidene utført i regi av vedlikeholdsområde 2, og er finansiert med såkalte utbedringsmidler. I tillegg til helt nødvendig forsterkningsarbeid har en også fått utbedret en ulykkesbelastet sving ved Buvannet. Dennesvingen har kostet forsikrings-selskapene store beløp iform av "blikkskader" gjennom tidene. Dette har sammenheng med at åpent vann skaper rimdannelse på dette stedet, sier oppsynsmann Hans Erik Rua.

Rua forteller videre at den omtalte svingen er rettet ut ved hjelp av overskuddsmasse fra øvrige deler av parsellen. Transportomkostningene har derfor vært lave. Fyllingsfoten går ut i vannet, og gjennom en inntrapning i skråningen er det etablert et "platå". Riktig idyllisk har det blitt. Skal vi tippe at "platået" blir en yndet fiskeplass?



Arbeidsformann Tor Ole Dokken. Gravemaskinen er privateid, med Terje Sollid ved spakene.

Arbeidsformann Tor Ole Dokken har ledet det daglige arbeidet. Etter oppsynsmann Ruas oppfatning har arbeidet gått bra, og en har fått en vesentlig forbedring gjennom små investeringer.

Rua peker i denne sammenheng på verdien av arbeidene som er utført i vedlikeholdets regi, for såkalte utbedringsmidler.

På denne måten har en både fjernet ulykkespunkter og rustet opp vegene der behovet, sett ut fra vedlikeholdets erfaringer, har vært størst. Denne driftsmåten har også bidratt til

opprettelse av nødvendig bemanning og utstyr i vedlikeholdsområdene. Selv om Rua ser behovet for å forsterke riksvegene, slik at de tåler 10 tonn aksellast hele året, er han betenkt hvis dette må skje på bekostning av vedlikeholdsområdenes mulighet til såkalte driftstiltak. Dette kan få uønskede konsekvenser innenfor vedlikeholdssektoren. Parsellen ved Buvannet i Jondalen framstår som en dokumnetasjon på at driftstiltaksmidlene har bidratt til store forbedringer innenfor en rimelig kostnadsramme.



Idyllisk ved Buvannet. Vegvesenet har også etablert en flott fiskeplass!

Mye nytt rekkverk

Av Hilmar Ødegården

Innenfor Kongsbergdistriktet, i vedlikeholdsområde II, er det i løpet av året satt opp 2500 m guardrail.

En mengde gammelt rekkverk, i form av betonglameller, er fjernet og erstattet med nytt. I tillegg omfatter arbeidene reparasjoner etter påkjørsler og kortere strekninger med nyoppsetting.

Arbeidet er utført i eget regi. Oppsetting av stolper var det Leif Haga og Harald Vårviken som besørget. Monteringsarbeidet har Jakob Fogstad, Marthin Harangen og Harald Vårviken utført.

Jobben har gått raskt og greit, sier oppsynsmann Hans Erik Rua. Kostnadsmessig er også resultatet bra. Han understreker den store kostnadsmessige forskjellen mellom å sette opp nytt rekkverk og reparasjoner etter påkjørsel. Det er vesentlig merarbeid ved utskifting av stolper og skinner etter påkjørsler. Derfor er ikke kostnadene ved reparasjoner sammenlignbare med pris for nyoppsetting. I denne forbindelsen er et enkelt utstyr til å ramme ned stolper ved rekkverkreparasjoner på oppsynsmannens ønskeliste.

Jakob Fogstad og Marthin Harangen gir uttrykk for at arbeidet har gått greit og at utstyret stort sett er bra. Trafikkavviklingen forbi arbeidsstedene har gått bra, og det har ikke intrufet uhell eller skader. På mange måter en trivelig jobb, sier Jakob og Marthin. Ikke minst er det trivelig å arbeide med noe som gir et godt synlig resultat. Mye av vedlikeholdsarbeidet på - og langs vegen gir ikke umiddelbart synlige resultater. Konsekvensene vil bli mest synlige hvis vedlikeholdsoppgavene ikke ble utført. Da ville nok de vegfarende savne vegvesenets vedlikeholdsmannskaper ganske raskt.

Egenregikalkyle

I vedlikeholdsområde V har vegvesenets mannskaper satt opp over 6 km rekkverk. Denne jobben ble erobret gjennom egenregikalkyle, i konkurran-



Rekkverkmontering på riksveg 8. Fra venstre: Harald Vårviken, Marthin Harangen og Jacob Fogstad.

ranse med private. I samtale med oppsynsmannen Tor Reiersgård på Gol får Brobyggeren opplyst at også dette arbeidet har gått bra.

Brobyggeren kommer tilbake med en fylldigere reportasje omkring disse arbeidene når det er slutført og tallene er klare.

Hallingkastet:

Finnmark og Vegdirektoratet best

Heller ikke denne gang skulle det lykkes noen av Buskeruds to lag å nå helt til topps under Hallingkastet. Finnmarks herrelag og Vegdirektoratets damelag gjentok imidlertid bedriften fra forrige år, og ble vinnere av turneringen.

I år klarte altså vi å stille med både herrelag og damelag, og selv om ikke treningsgrunnlaget var det mest solide for noen av lagene, var så absolutt forventningene om hederlige plasseringer til stede før avreise til Gol. Ungdommelig pågangsmot kombinert med alder og rutine, skulle vise seg å gi positive resultater. Fasiten for herrelaget forteller at det ble ett tap og en seier. Slett ikke dårlig, men noe videre avansement ble det beklageligvis ikke. Også jentene kan se tilbake på innsatsen med tilfredshet. Ett tap og

en uavgjort kamp satte imidlertid bom for håp om plass i sluttspillet.

Årets utgave av Hallingkastet er det største som noen gang er arrangert, både når det gjelder antall kamper og antall deltagere. Det var 18 fylker inkludert Vegdirektoratet som var med, og det viser at det kun var ett fylke som ikke var representert på Gol denne gang. I alt 423 personer med stort og smått deltok, og da siste finalekamp var over, var det avviklet 44 kamper.

Som vanlig ble turneringen avsluttet med festbankett med tilhørende premieutdeling. Selv om det ikke ble noen pokaler til Buskerud denne gang, må vi si at begge lagene avslørte at de er i besittelse av store talenter, både hva håndballspill og sosialt samkvem angår.



Pendlernes andre hjem

Rep.: Hilmar Ødegården

Med utgangspunktet i forrige nummers artikkel om ukependling, har Brobyggen avlagt et besøk i brakkeforlegningen ved Solberg vegsentral. Hvordan er boforholdene? Hvem har sitt arbeid i forlegningen? Hvordan fortøner brakkelivet seg for pendlere?

Dette bl. annet håper vi å få svar på gjennom besøket.

Moderne forlegning

Brakkeriggen ble tatt i bruk våren - 87, og har overnattingsplass for 12 personer. Siden forlegningen er av så ny dato, er den svært funksjonell, og de fleste behov er ivaretatt. Det finnes "lomperom", vaskerom, dusjer og badstue. Her er eget TV-rom, kombinert spise/oppholdsrom, en velutstyrt kjøkkenseksjon med god kjølfrys-kapasitet. Vaskemaskin og telefonautomat er tilgjengelig o.s.v. Det er tydelig lagt vekt på at både beboerne og de som har arbeidet sitt her, skal kunne trives. I soveseksjonen har hver beboer eget rom, ikke stort, men med plass for seng, klesskap, en lenestol og skrivebord med tilhørende stol. Forlegningsområdet er omgitt av et høyt gjerde, med piggråd på toppen. Sikkert nødvendig, men ikke særlig vakkert!



Brakkeforlegningen ved Solberg vegsentral.

Renhold - en trivselsfaktor

Vel inne i brakka treffer vi Solveig Kopperud, som gjør rent alt utenom kjøkkenseksjonen og oppholdsrommet. Solveig har jobbet med brakkerenhold for vegvesnet i 13-14 år. Hun trives godt i jobben, og synes den nye brakkeriggen er lett å holde ren i forhold til "gamlebrakka". Hun gir også uttrykk for at beboerne tar hensyn til hennes arbeid. Hun tar renholdet mens beboerne er på jobb ute i marken, så hun har liten kontakt med "brakkefolket".

Vegvesnet har vært en grei arbeidsgiver, sier Solveig, mens hun svinger

støvkluten. Brakkebeboerne gir uttrykk for at de setter stor pris på Solveig sin innsats.

Kokkelag

Det er etablert såkalt kokkelag i brakkeforlegningen, og vi treffer Cessilia Østensen i full sving med forberedelsene til dagens middag.

Elgkarbonader og hjemmelaget sjokoladepudding er ikke å forakte! Kokka, som gjerne blir kalt Ciss, har jobbet her i to år, og trives godt med arbeidet. Hun besørger innkjøp av mat, lager middag og legger forholdene til rette for morgenmaten og nistemøring, som beboerne selv tar seg av. Hun har også renholdet av kjøkkenseksjonen og oppholds/spiserommet.

Maten kjøper jeg inn der de har de beste tilbudene, sier Ciss. På den måten holdes kostøret nede. Hun bestreber seg på å lage sunn og variert kost, uten for stort fettinnhold. Noe også bedriftslegen har poengtert viktigheten av. Men samtidig skal det være noe for en hver smak.

I følge brakkeboerne klarer Ciss dette med glans! Middagen serveres kl. 16.30.

"Gutta" er greie å ha med å gjøre sier kokka, bare de får nok mat. Vi har en fin omgangstone, og jeg er glad i jobben min. Arbeidsplassen er velutstyrt og lettstelt. Jo, kokka er nok et viktig trivselsmoment i forlegningen. Hvilket blir ytterligere dokumentert av brakkeboerne!

Brakkesjefen

Kokkelaget velger i sin midte en brakkesjef. Han er forlegningens vakt-



Nils Fønnebø angriper elgkarbonadene som Ciss har lagd.



Avslapning i sofakroken. Fra venstre: Olav Jensen, Svein Livrud, brakkesjef Kåre Hansen og Arne Bråthen. Bak: Ole Hagen.

mester og den tillitsvalgte i brakka. Han er forretningsfører og kasserer for kokkelaget, og sørger for innkreving av kostpengene. Vegvesnets brakkeordning definerer brakkesjefens oppgaver og de øvrige beboernes plikter innenfor forlegningen.

Kåre Hansen er for tiden brakkesjef. Han forteller om et godt miljø, hvor alle bidrar med en positiv innstilling. Derfor har det ikke vært noen stor belastning å være brakkesjef, sier Kåre. Han understreker imidlertid at uten den positive holdningen blant de ansatte og beboerne, kunne nok jobben fortont seg ganske annerledes og tyngende. En forutsetning for at alt skal kunne gå knirkefritt, er også at alt vedrørende forlegningen går om brakkesjefen.

Kveld i brakkeforeningen

I tur og orden ankommer beboerne etter endt arbeidsdag. Svein Livrud, Olav Jensen og Nils Finnebø fra Uvdal, Knut Bjerkgården fra Veggli, Kåre Hansen fra Nesbyen, Ole Hagen fra Hurum, Olav Kjernås fra Eggedal, Arne Bråthen fra Gol og Arne Major-moen fra Nesbyen.

Det er godt å få av seg arbeidstøyet og gjennomgå en "renselsesprosess" før middag. Til fastsatt tid benker de seg rundt middagsbordet. Dagens meny faller tydelig i smak. Kokka høster da også mange godord, mens praten går livlig under måltidet. Gode og mette setter noen seg i sofagruppene med dagens aviser, mens andre tyr inn i sitt eget lille "kryppinn".

Fritidssysler

Hva brukes fritida til? Lesing, radio og TV, kortspill og gode, men ikke alltid sanne historier over en kopp kaffe, er aktuelle fritidssysler. Trimutstyr er også disponibelt. En tur til byen - kanskje også på travbanen - blir det i

ny og ne. Skulle vi ønske oss noe, måtte det vært adgang til et lokale hvor vi kunne drevet med f.eks. snekkerarbeid, stell av egne kjøretøyer o.s.v., sier "brakkefolket". Da kunne vi kanskje fått en mer aktiv fritid. Ellers gir karene uttrykk for at de har god tid til å tenke på alt som skulle vært gjort hjemme, men som ukependlingen gjør vanskelig å få utført. Telefonen er et gode, som muliggjør kontakt med familien og andre.

Pendler - og brakketilværelsen

Nestor i brakkeforlegningen er Nils Fønnebø fra Uvdal, med 25 års erfaring fra pendlertilværelse. Men også flere av de andre har fristet pendlerlivet i mange år.

Det er bred enighet om at ukependling og brakketilværelse er en stor belastning. Ikke minst for pendlerens ektefelle/samboer og eventuelle barn. Pendleren har små muligheter til å delta i aktiviteter på hjemstedet. Sam-

livet med familien blir sterkt begrenset. Ektefelle/samboer må ta hånd om det daglige i hjemmet, og ta seg av barneoppdragelse og oppfølging av barnas skolegang og andre aktiviteter som barna deltar i. Når ukependleren er hjemme i helgene er det alltid mye som må gjøres, slik at det heller ikke da blir så mye tid til hjemmekos og samvær med familien.

Men når først forholdene er slik at en må bo i brakke, kan en vanskelig finne en bedre plass, sier Fønnebø. Forlegningen har en meget høy standard, og alle gjør sitt ytterste for å skape trivsel. Kokka vår bidrar sterkt med god mat og sitt blide åsyn. Renholderen sørger for at vi har det rent og fint. Slik sett har vi det bra, sier Nils.

De øvrige er enige i dette men understreker at det ideelle hadde vært å kommande hjem hver dag. De gir videre uttrykk for at økonomisk kompensasjon ikke løser pendlerproblemer. Men mener likevel at en noe bedre økonomisk kompensasjon, og ikke minst dekning av utgiftene til hjemreiser i helgene, hadde vært på sin plass. Ellers gir de uttrykk for at vegvesenet er en bra arbeidsgiver, hvor det legges vekt på å skape trivsel for pendlere. Men så er jo brakka også vårt annet hjem, sier "brakkefolket". Da vi forlot forlegningen satt noen av karene med en kopp kaffe og nybakt eplekake. Jo - Ciss steller godt for dem - - - .

Om bakgrunnen for en slik oppfatning nok er noe spinkel: Høy brakkestandard og mange trivselsmomenter til tross - for de fleste er pendling en belastning. Familieliv, sosiale - og andre aktiviteter i hjemmemiljøet, kan vanskelig erstattes - - - .



Humøret er på topp! Cecilia Østensen og Solveig Kopperud er miljøskapere i forlegningen.



Juristens spalte

Av Erik Greaker

ØKNING AV FESTEAVGIFTEN

Som mange vil være kjent med, ble det i fjor avsagt to umåtelig viktige høyesterettsdommer som innebærer en markert endring i tidligere praksis på dette område. Mens adgangen til regulering av festeavgiften tidligere var temmelig begrenset, synes det nå å være nesten fritt frem. Og i praksis vil det alltid være snakk om oppregulering.

Det er nok mange som vil trekke i tvil om denne endring vil vise seg særlig heldig. Og dette gjelder enten man er grunneier eller tomtfester, selv om sistnevnte i første omgang må bære byrden.

Men en høyesterettsdom kommer man ikke utenom - den inngår som en del av gjeldende rett - selv om det må være tillatt for oss alminnelig dødelige å ha en privat vurdering.

Vi er mange i vegvesenet som blir berørt av disse dommene og det er derfor behov for en nærmere redegjørelse. Neppe noen kan gjøre dette bedre enn Hytteforbundets juridiske konsulent, advokat Gunnar Svendsen. I Hytteforbundets organ, Hus og Bolig, nr. 6 for 1988, gir han en grundig og klar orientering om emnet. Han sier følgende:

Stadig flere medlemmer henvender seg til Hytteforbundets juridiske rådgivere fordi grunneieren krever forhøyet festeavgift med henvisning til en avgjørelse i Høyesterett i mars i år. Spørsmålene er gjerne formulert slik:

1. Må jeg finne meg i en slik regulering?
2. Hvor stor regulering kan grunneieren kreve?

Her må vi først slå fast at Høyesterett i to plenumsdommer i mars fravek tidligere praksis som gikk ut på at regulering av festeavgiften i kontrakten inngått før tomtfesteloven trede i kraft, forutsetter uttrykkelig hjemmel i kontrakten.

Tidligere praksis har m.a.o. vært at dersom slike gamle kontrakter intet sa om adgang til å regulere avgiften, var denne fast med mindre festeren var villig til å akseptere en regulering.

TO FORSKJELIGE

De to dommene gjaldt meget forskjellige forhold. I det ene tilfellet var det snakk om en festekontrakt inngått i

1899 mellom en gårdbruker i Nord-Trøndelag og forsvarret om feste av et større område til militær virksomhet. Høyesterett besluttet her adgang til å heve festeavgiften, som hadde stått fast på kr. 200 siden 1899, til kr. 5000.

Det andre tilfellet gjaldt en ordinær boligtomt i Grenland der festeavtalen var inngått i 1955 og avgiften avtalt til kr. 98. Her ble avgiften hevet til vel kr. 700.

I begge tilfeller bestemmer dessuten dommen at partene i fremtiden skal kunne kreve regulering hvert 10. år m.h.t. forandringen i konsumprisindeksen.

OPPSIKTSVEKKENDE

Den lovmessige hjemmel for disse, av mange jurister oppfattet som meget oppsiktsvekkende dommer, har Høyesterett funnet i en fersk bestemmelse i avtalelovens paragraf 36, som i korthet gir adgang til å sette urimelige avtaler tilside. Høyesterett har altså ment at den galopperende inflasjon, særlig de siste 10 - 20 årene, tilsier at det er urimelig med en fast festeavgift. Man besluttet derfor at grunneier må gis adgang til å kompensere den lavere pengeverdien ved at festeavgiften reguleres m.h.p. stigningen i konsumprisindeksen fra kontrakten ble inngitt til reguleringstidspunktet.

Hvilke konsekvenser får så disse to dommene for alle de tomtfestene i landet som har gamle festekontrakter der reguleringsklausul ikke er inntatt i kontrakten?

INGEN AUTOMATIKK

For det første vil ikke dommene få noen betydning for kontrakter inngått etter tomtfestelovens ikrafttreden den 1.1-1976. For disse kontrakter gir loven en direkte adgang til å kreve regulering.

For det andre er det viktig å fastslå at dommene ikke åpner for noen automatikk. Vel vitende om høyesterettsdommens avgjørende betydning for forståelse av rettspørsmål, må vi fastslå at begge dommer tross alt gjelder individuelle avtaler.

Dommen om festeavgiften for "militærområdet" ville neppe alene ha åpnet for noen ny praksis for ordinære

hyttetomter. At dommen om festetomten fra 1955 (boligtomten) vil få stor betydning for våre medlemmer er vi derimot lite i tvil om.

PRINSIPPENE

De prinsipielle sider ved dommen som er viktig å merke seg, er for det første at det er snakk om et festeforhold fra mer enn 30 år tilbake i tiden. Høyesterett understreker at nettopp det at den er gammel har avgjørende betydning. For det andre må man merke seg, at det bare er en regulering i takt med økningen i konsumprisindeksen Høyesterett har åpnet for.

I domspremissene er det uttrykkelig sagt at et krav bygget på et annet reguleringsgrunnlag - f.eks. forandringer i tomteverdien, neppe ville ført fram.

Vi er kjent med at enkelte grunneiere har forstått dommene dithen, at dersom man holder seg innenfor grensene i gjeldende prisreguleringsbestemmelser, som gir adgang til å regulere avgiften inntil kr. 1000 pr. mål uavhengig av hva man kommer til ved bruk av konsumprisindeksen, så er man i pakt med Høyesteretts syn. Dette er ikke riktig.

SJEKK TALLENE SELV!

Når våre medlemmer mottar krav om forhøyet avgift, bør de gå inn i tabellen for konsumprisindeksen og sjekke tallene.

Utover dette er det vanskelig å si noe mer om omfanget av konsekvensene, og vi tenker da særlig på kontrakter fra sent i 60-årene og tidlig i 70-årene. Vi tror imidlertid man må regne med at den praksis Høyesterett har lagt opp til, vil omfatte alle kontrakter som i tidspunkt er inngått før Tomtefesteloven.

I motsatt fall vil det være svært vanskelig å gjøre seg opp noen mening om når skillet i såfall skal gå.

TA KONTAKT MED NHF

Fra Justisdepartementet blir det bekræftet at man i forbindelse med det arbeid som pågår vedrørende revidering av Tomtefesteloven vil vurdere lovfestet adgang til regulering av festekontrakter inngått før lovens ikrafttreden. Men her er det nok langt frem til et endelig resultat. I mellomtiden får vi leve i den smule uvisshet som vi har pekt på i denne artikkelen.

I alle fall oppfordrer vi medlemmene til å ta kontakt når de får krav om regulering. Vi vil så langt råd er forsøke å rettlede innenfor det vi her har trukket opp av retningslinjer.

DET ER IKKE SÅ ENKELT

Det norske språket er neimen ikke enkelt.

Enklere blir det heller ikke når det gjøres på denne måten. Hva som er riktig, skaug eller skog, aner ikke vi, men en av delene formoder vi er det korrekte.

Det som imidlertid er prisverdig, er at de skiltansvarlige i hvert fall er konsekvente, for på tilsvarende informasjon, inn mot byen, står akkurat det samme.

Det kunne vært artig å få vite hva som er det rette, eller er vi helt på jordet når vi påstår at her er det noe feil?

Kanskje vi til og med er langt inne i granskaugen?

Og for ordens skyld: Det er ikke vegvesenet som har ansvaret for disse skiltene.



Forskjellige navn, eller utslag av det norske språket?

HØSTTUR TIL HVALERTUNNELEN

Buskerud Vegkontor hadde sin årlige høsttur 8/9 - 9/9, og vi fikk da et innblikki hvordan en fjordtunnel blir bygget, dette syntes de fleste var et interessant prosjekt å bese. Schmelting fra Østfold vegkontor var med og

guidet oss fra Moss og ned til Hvalerøyene. Han fortalte om vegprosjektet og tunnelen og vi fikk et faglig godt utbytte av dagen. Vi var forøvrig den første bussen med passasjerer som fikk kjøre gjennom den 3755 meter

lange tunnelen, fra Asmaløyog til Kirkøy. Laveste punkt i tunnelen er 120 meter under havet, og minste fjelloverdekning er ca 35 meter, så største stigning er veldig bratt, den er på hele 1000/00 (1:10). Kirkøy er den siste Hvalerøya som får vegforbindelse. Beboerne og hytteeierne der ute måtte bruke ferge tidligere. Turen tilbake til Asmaløy gikk med ferga, og på fergeteie sto det en finopplysnings-/framdriftsavtale som viste hvor langt prosjektet var kommet til enhver tid. Dette var en fin sak, og noe Buskerud Vegkontor kan ta lærdom av.

Bedriftshelsetjenesten informerer!

Hvordan sitter du?
Er stolen riktig tilpasset for deg?



Bevisst arbeidsstilling og arbeidsteknikk skal holde kroppen i balanse og skape variert, muskelbruk!

Ønsker DU eller din avdeling mer informasjon, så kontakt Bedrifthelsetjenesten.

Hilsen bedriftsfysioterapeut

Eva Juul

Vi overnattet på hotel City, der vi spiste middag og koste oss om kvelden. På hjemturen dagen etter besøkte vi modellen for Drøbakforbindelsen. Her fortalte Harket oss om de forskjellige alternativene. Dette var en fin modell og vi takker Harket for en god orientering. Komiteen for høstturen 1989 takker for tilliten og håper at det neste år også vil bli en fin tur, og vi oppfordrer flere av vegvesenets kontorpersonele om å bli med.

Neste års arrangementskomite er Anlegg.

For arrangementskomiteen
Grethe Irene Holstøl



Hektisk aktivitet før åpningen.



Hokksund Skolemusikkorps ankomme

STILIG ÅPNING

Det ble en artig og stilig åpning av den nye parsellen av E-76 mellom Mjøndalen og Hokksund.

Et hundretalls mennesker var møtt fram til åpningsseremonien, og til og med værgudene viste seg fra den aller beste side.

Hokksund skolemusikkorps var på plass, og klemte til med feiende toner før snorkuttinga fant sted.

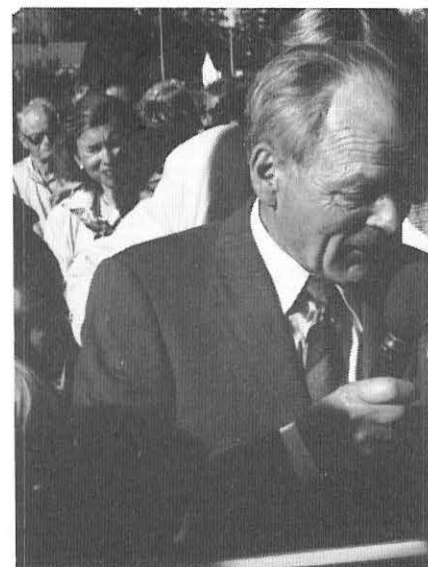
Vegsjef Trygve Rognan ønsket velkommen til åpning av den nye E-76 parsellen, og ga en kort redegjørelse om nyanlegget. Han overlot deretter ordet til vegdirektør Eskild Jensen som hadde fått det ærefulle oppdraget å skjære over snora.

Men før han kom så langt, kom kong Cr seremoniplassen.

Som kjent var det han som i sin tid anla Hokksund til Kongsberg. Gamlekongen moderne vegbygging, både på godt og innrømme at dagens kjøreveger er av e Vegdirektøren fikk deretter overlevert k ordførerne i Øvre og Nedre Eiker foreto nasjonalbåndet.



Kong Christian Kvart hadde bestemte synspunkter på den nye veggen.



Vegdirektør Eskild Jensen foretok den



arenaen.



Vegsjef Trygve Rognan ønsker velkommen til åpningen

G AV NY E-76

stian IV og følge ridende opp til

en første kjørevegen her i landet, fra
adde selvsagt synspunkter på dagens
ndt, men måtte vel noe motvillig
noe bedre standard enn på 1620-tallet.
ven av Cristian IV, og sammen med
an den høytidelige kutting av

En veteranbilkortesje fra Nedre Eiker Veteranbilkлубb stilte med nypolerte
kjøretøyer, og en del av de innbudte gjestene fikk prøvekjøre den nye vegen i
ærvverdige doninger.

Også første offisielle bilist ble gjort stas på, i form av en vakker blomsterbukett,
overrakt av anleggsbestyrer Nils Harald Kraugerud.

Markeringen av den historiske begivenheten ble avsluttet på Fossesholm med
bevertning for en del innbudte gjester.

Tekst: W. Bakken - Foto: H. Ødegården



dytidelige åpningen.



Seremonien ble avsluttet med en veteranbilkortesje.



Møte mellom ny og gammel tid.

Gammel og ny tid

Tekst: W. Bakken
Foto: H. Ødegården

Vegvesenet deltok med egen veteranbil under åpningen av den nye parsellen av E-76 fra Mjøndalen til Hokksund.

Her ser vi bilen i trygg forvaring på «ryggen» av en nærmere 60 år yngre utgave av arten.

Vegvesenets veteranbil er en GMC 1931 modell og har en totalvekt på 5 tonn. Lasteevnen skal være 3 tonn.

Selv om ikke denne bilen har vært i vegvesenets tjeneste fra fødselen av, er den maken til biler som ble benyttet i etaten på den tida. Bilen ble kjøpt inn på slutten av 70-tallet, og restaureringsarbeidet ble påbegynt av et firma på Gjøvik.

Deretter overtok Akershus vegvesen jobben med den videre istandsettin-

gen, og inntil videre skal den oppbevares her.

Den staslige lastebilen er blitt benyttet ved ulike vegåpninger, og dessuten har den deltatt i veteranbilløpet som går fra Sandvika til Sundvollen.

Når vegvesenmuseet på Hunderfossen står ferdig, er det naturlig at den flotte bilen får permanent tilhold der.

Vi vil «strø med flytende salt»

Av Willy Bakken

På rv. 7 mellom Hamremoene og Gol, vil vi i vinter gjennomføre forsøk med å sprøyte vegen med salt oppløst i vann.

Årsakene til at vi nå vil prøve denne metoden, er flere.

Bruken av tørrsalt, innebærer at en del av dette vil bli blåst vekk fra vegbanen på grunn av trafikken.

I tillegg vil salt oppløst i vann, bety

at mengden med salt som benyttes, blir vesentlig redusert.

Dermed oppnås også en gevinst på miljøsidan.

En annen fordel med en ny metode, er at den virker umiddelbart.

Den nye "strømetoden" vil også gå betydelig raskere enn den tradisjonelle saltingen.

Dette igjen betyr at tankbilen får betydelig lengre rekkevidde, og dermed oppnås også større effektivitet.

Økt effektivitet fra vår side, vil bety større sikkerhet og bedre framkommelighet for trafikantene.

Som nevnt er dette et prøveprosjekt som vil bli gjennomført i vinter. Resultatet vil fortelle oss om dette er en enda bedre måte å drive forebyggen- de trafiksikkerhetsarbeide på.

I tillegg til Buskerud, vil også Akershus, Telemark og Rogaland gjennomføre tilsvarende forsøk.



Skilt/merkegjengen. Fra venstre: Arbeidsformann Bjørn Kristoffersen, oppsynsmann Øystein Johansen, Vidar Hansen og Svein Nilsen. Til høyre: Per Arne Syvaldsen, gjengens verneombud.

De setter spor etter seg....

Av: Hilmar Ødegården

Vegvesenets skilt/merkegjenger setter bokstavelig talt spor etter seg. For trafikantene svært kjærkomne spor. Brobyggeren har hatt en prat med gjengen som utfører skilt/oppmerkjingsarbeidene i den nedre delen av fylket.

Fra tidlig vår til sen høst er de mest beskjeftiget med maling og legging av plastoppmerking på vegbanen. Dette arbeidet er naturlig nok svært væravhengig. Setter været en stopper for maling og plastlegging, er karene beskjeftiget med nyskilting og utskifting av skilte, noe som også i hovedsak er vinterarbeidet deres.

Fylket vårt har en høy standard, både når det gjelder skilting og oppmerking på vegbanen. Dette berger for at mannskapene gjør en god jobb.

Oppsynsmann Øystein Johansen gir oss noen tall som anskueliggjør om-

fanget av maling og plastlegging i nedre del av fylket:

Årsforbruk av gul/hvit maling 42.000 liter.

Årsforbruk av plastmasse 30 tonn.

Plastmassen som legges i egen regi, legges ut for hånd. I hovedsak er det gangfelter og pilsymboler på vegbanen som legges på denne måten. All maling skjer i egen regi. Langsgående linjer i plast blir utført av private.

Sammenlagt koster oppmerkingen på vegbanen i nedre del av fylket 2,2 mill. kroner i 1989.

Utstyret som brukes er forbedret etter hvert, og karene sier seg stort sett fornøyd med det som nå er i bruk. De understreker imidlertid at det høye løsemiddelinnholdet i malinga er en negativ miljøfaktor, både i arbeidsmiljø sammenheng og som forurensningsfaktor. De håper at forsøkene med vannbasert maling skal lykkes, slik at løsemidlene kan kuttes ut. For høyt finstoffinnhold i glassperlene som brukes

ved legging av plastmasse har ført til ubehag, men dette forholdet har verneombudet tatt opp, og det arbeides med forbedring av dette. Ellers berettes om en sesong uten uhell eller skader.

Oppmerking på vegbanen og skilting er en grei kombinasjon, mener karene, sjøl om skiltarbeidet ofte kan være surt og kalt vinterstid.

I den sammenhengen peker de også på at omfanget av store og høyt plasserte skilte er sterkt økende. Dette aktualiserer ytterligere behovet for et eget lift-utstyr. Hva med å bygge opp et slikt utstyr på en av vegvesenets eldre lastebiler? undres gutta i merkegjengen. Ideen er herved overbrakt til maskinavdelingen!

Skilt/merkegjengene kan sitt fag og gjør en god jobb, mens trafikantene dunderer forbi og gjør arbeidssituasjonen stressende. Send dem noen vennlige tanker når du nyter godt av grei skilting og god oppmerking på vegbanen.



Arbeidsvarsling - en salderingspost?

Av Hilmar Ødegården

Overskriften er provoserende, og er ment å være det. Etter undertegnedes oppfatning er det grunnlag for å stille spørsmål om vi er villige til å prioritere sikringstiltakene høyt nok når vi har trafikkert veg som arbeidsplass.

Våren - 89 ble det arrangert arbeidsvarslingskurs for vegvesnets ansatte, med stor deltakelse fra de ulike nivåer i etatens organisasjon. Mye av arbeidsvarslingen må sies å være bra, men fortsatt er det ting som tyder på at ikke alle prioriterer sikringstiltakene like høyt. Disse tiltakene, som vi er pålagt gjennom lover og forskrifter, må nødvendigvis koste både tid og penger. Ikke desto mindre er de en nødvendig del av arbeidene vi skal utføre, og må kalkuleres når vi planlegger virksomheten.

Økte krav til effektivitet og liten bemanning må ikke føre til at vi ikke oppfyller kravene til egen og trafikantenes sikkerhet. Jeg har da heller ikke noe bevis for at så har skjedd. Men

det er grunn til å stille spørsmål om årsakene til mangelfull sikring av arbeidsstedene.

De nye arbeidsvarslingsbestemmelsene gir åpning for redusert bruk av nedsatte fartsgrenser gjennom skilting. Forutsetningen er imidlertid at det i stedet gjøres andre fartsdempende tiltak forbi arbeidsstedene. Arbeidstakerne skal også sikres gjennom at det etableres en sikkerhetssone mellom en fysisk hindring i vegbanen og selve arbeidsstedet.

Sløyfer vi både hastighetsbegrensning i form av skilting og øvrige hastighetsbegrensende tiltak, samtidig som det unnlates å etablere en sikkerhetssone, beveger vi oss langt utenfor de minimumsløsninger vi er pålagt å følge. Ikke desto mindre skjer dette fra tid til annen.

Trafikkøkning og høyere hastighet på vegene våre tilsier bedre sikringstiltak ved vegarbeider. Kostbart og tidkrevende, men en nødvendighet. Arbeidsvarsling og sikringstiltak må ikke bli noe unde-



rordnet, og på siden av jobben vi skal utføre. Tidspress og kostnader må ikke få være utslagsgivende på dette feltet.

Viljen til å prioritere arbeidsvarsling og sikringstiltak er tilstede i fullt monn på det verbale planet, men det gir seg ikke alltid utslag i praksis. Hvorfor?

Også Samferdselsdepartementet ber om at vi skjerper oss

Vegkontorene har nå fått en skriftlig henstilling fra departementet, gjennom Vegdirektoratet, om at etaten må ta bestemmelsene om korrekt arbeidsvarsling mer alvorlig.

Direktoratet understreker at betydningen av korrekt planlegging og utførelse av vegarbeidsvarsling, er viktig.

Den kritikk som vegetaten mottar når arbeid blir utført i strid med gjeldende forskrifter, er svært uheldig.

Både av hensyn til sikkerheten for egne ansatte, sikkerheten for trafikantene og hensynet til mulige forsinkelser og ulemper i forhold til den normale trafikkavvikling, gjør at dette

nå må vies den aller største oppmerksomhet, påpeker direktoratet.

Som eksempel på mangelfull håndtering, vises til et tilfelle i sommer, der det ble foretatt fartskontroll på et anleggsområde. Denne måtte imidlertid kjønes ugyldig, nettopp på grunn av ukorrekt varsling. Slikt er svært kjedelig for etaten, skriver Vegdirektoratet.

Her i fylket har vi i år gjennomført kurs, der hensikten har vært å skolere nøkkelpersonell, slik at arbeidsvarslingen blir gjennomført slik den skal.

Som vi har lest tidligere, er det enda et stykke igjen før vi kan si oss fornøyd med tingenes tilstand.

Vi tror ikke at årsakene til det er på

grunn av manglende kunnskaper, det går vel heller på ansvaret den enkelte føler for jobben.

Det burde være i alles interesse å sørge for at ens egen arbeidsplass er så sikker som mulig, og da er korrekt arbeidsvarsling et meget sentralt virkemiddel. Og ikke aller minst, trafikantene vil vise større respekt for oppsatt varsling, dersom det gjøres riktig.

Siste ord i denne saken, er helt sikkert ikke sagt. Både fra sentralt og lokalt hold vil denne problematikken bli gjenstand for oppfølging i tiden som kommer.



Bjørn Struksnes, i moteriktig lue, i samtale med vegsjefen. Ivrigere tilhørere er Håkonsen, Berge og Hope.

Asfaltstabilisering av vegskuldre

Av: Hilmar Ødegården

En tidligere ansatt i Buskerud Vegvesens dekkeseksjon, Bjørn Struksnes, har utviklet et utstyr for legging av emulsjonsstabilisert grus på vegskuldrene.

Struksnes har etablert eget firma, og har arbeidet med utvikling av utstyret ca. 1 år. Det har vært endel problemer under vegs, sier Struksnes, men vi regner nå med at utstyret i hovedsak er slik det skal være.

Konstruksjonen er bygd opp ved hjelp av et kalksprederutstyr, en såkalt miksekasse og et komplisert hydraulisk system. En tankbil med emulsjon kjører foran, og det er slangeforbindelser mellom tankbilen og blande/utleggerkjøretøyet. Et imponerende utstyr, der det ruller fram med en hastighet på inntil 2 km pr. time.

Struksnes har fått anledning til å prøve ut utstyret i Vikersund-Drolsum-

området. Brobyggeren så utstyret i bruk på riksveg 35, der vegskulderen på forhånd var forsterket med pukk.

Ved bruk av vårt utstyr blir vegskulderen jevn, den skiller seg ut fra dekket på vegbanen, og dekket på skulderen slipper igjennom vann uten at skulderen vaskes ut. Det oppnås derfor gevinst både trafikksikkerhetsmessig, vedlikeholdsmessig og ved at

vegen gir et bedre visuelt inntrykk, fremholder Struksnes.

Rufsete, ujevne vegkanter og vegskuldre er et velkjent problem for vegvesenet. Bjørn Struksnes har satt mye på å finne en løsning på dette. Nå vil praktisk utprøving og erfaring fortelle om metoden praktisk og økonomisk holder mål. Gjør den det, blir nok dette utstyret å se langs vegene våre i tida framover.



**STATENS VEGVESEN
BUSKERUD**
— for bedre transport

125 ÅR



Japanske vegbyggere på besøk på Eiker for å lære moderne vegbygging. Instruktør Nils Harald Kraugerud.

Penger spart på E-76:

Støttemur en halv million billigere enn planlagt



Arbeidsformann Kåre Reiersgård i sving med den underlige konstruksjonen.

Av Cato Solberg

Anvendelse av EPS (isopor) i norsk vegbygging benyttes nå i ganske stor skala (40000 m³ i 1988). Det som gjør prosjektet på den nye E-76 til noe å skrive om, er vel ikke mengden av EPS, men selve løsningen og spesielt fordelene under anleggsarbeidet.

Opprinnelig prosjekt var en 100m lang og 2,0m høy plasstøpt støttemur ved Eker papirfabrikk. Grunnforholdene er imidlertid meget vanskelige i området, med kvikkleire som en ekstra utfordring. For å få tilstrekkelig bæreevne måtte muren fundamenteres i ca. 1,5m dybde med ganske brede fundamenter. Dette ville igjen skape stabilitetsproblemer mot eksisterende veg og jernbanen i byggefasen.



Også franskmenn har besøkt anlegget. Her inntas forfriskninger - skikkelig norsk brus!

Laboratoriet foreslo derfor å benytte såkalte superlette masser (ESP) til prosjektet og utarbeidet et forslag til løsning.

Ved å benytte EPS kunne man bygge muren som en "trekant" utenpå selve vegkroppen. Man unngikk på denne måten, ekstra belastning på den bløte undergrunnen, stenging av vegen mer enn høyst nødvendig og i det hele tatt en mye enklere anleggsfase.

Hva har så denne herligheten kostet? Opprinnelig kostnadsoverslag for plasstøpt betongmur med bakfyll av EPS: 1.100 000 kr.

Kostnadsoverslag for mur med EPS: 600 000 kr.

Ferdig mur med ESP ca. 800 000 kr. I denne prisen ligger en 40m forlengelse av muren med samme utførelse på toppen, men uten kledning og bunn-drager.

Vi konkluderer derfor med at vi har fått en mur til ca. 60% av det opprinnelige kostnadsoverslaget. I tillegg har vi fått en økonomisk gevinst ved at anleggsarbeidet ble enklere, noe som ikke er tatt med i sluttregningen.

OKTANJUL – Det går mot jul!

Forretningene startet jula tidlig i november i år også - for vegfanten er det snart jul hele året. I hvert fall begynner enkelte av maskinene våre å se ut som juletrær hele året. Nye forskrifter og krav, fører til nytt utstyr som skal henges på.

Nå er det ikke lenger nok med gult blinklys på biler og maskiner - neida, nå skal de også utstyres med ytterligere blinklys, røde og hvite varselpaneler og fare- og påbudsskilt. For en stakkars fører er det ikke enkelt.

At dette utstyret også skal holdes i orden og brukes riktig, er i og for seg OK - verre er det at de nye forskriftene faktisk foreskriver utstyr som både begrenser den oversikten føreren har i maskinens arbeidsområde og som også står i veien for maskinens ordinære sikkerhetsutstyr og arbeidsbelysning. Kravene til utstyr på maskinen var jo ikke beskjedne før heller - og de fleste maskiner er jo allerede godt utstyrt, både med varsellys og gilde og godt synlige farger. Nok et eksempel på en teoretisk skrivebordskonstruksjon i den misforståtte sikkerhets navn!

Hallingene liker ikke salt på vegen - så nå får de saltlake i stedet. Og det burde vel være et stoff som hallingene kjenner godt til fra før - så mye spekeskinke og rakfisk som har blitt tilberedt på de kanter.

Og skulle de ikke bli tilfreds med laken på vegen, så kan i hvert fall vegvesenet som den servicebedrift vi er, på Gulsvik utføre både salting av skinker og raking av ørret i stor målestokk. Nye næringsveier er sjelden vare i disse tider!

Litt sent å starte med dette i år kanskje - men sikkert noe å ta med i virksomhetsplanen for 1990!



GOD JUL godtfolk og VEL MØTT i -90!



Fra venstre: Reparatør Arne Storeskar og elektrikerne Reinhart Granli og Knut Valvatne sjekker at alt er i orden.

Stor investering – gode resultater



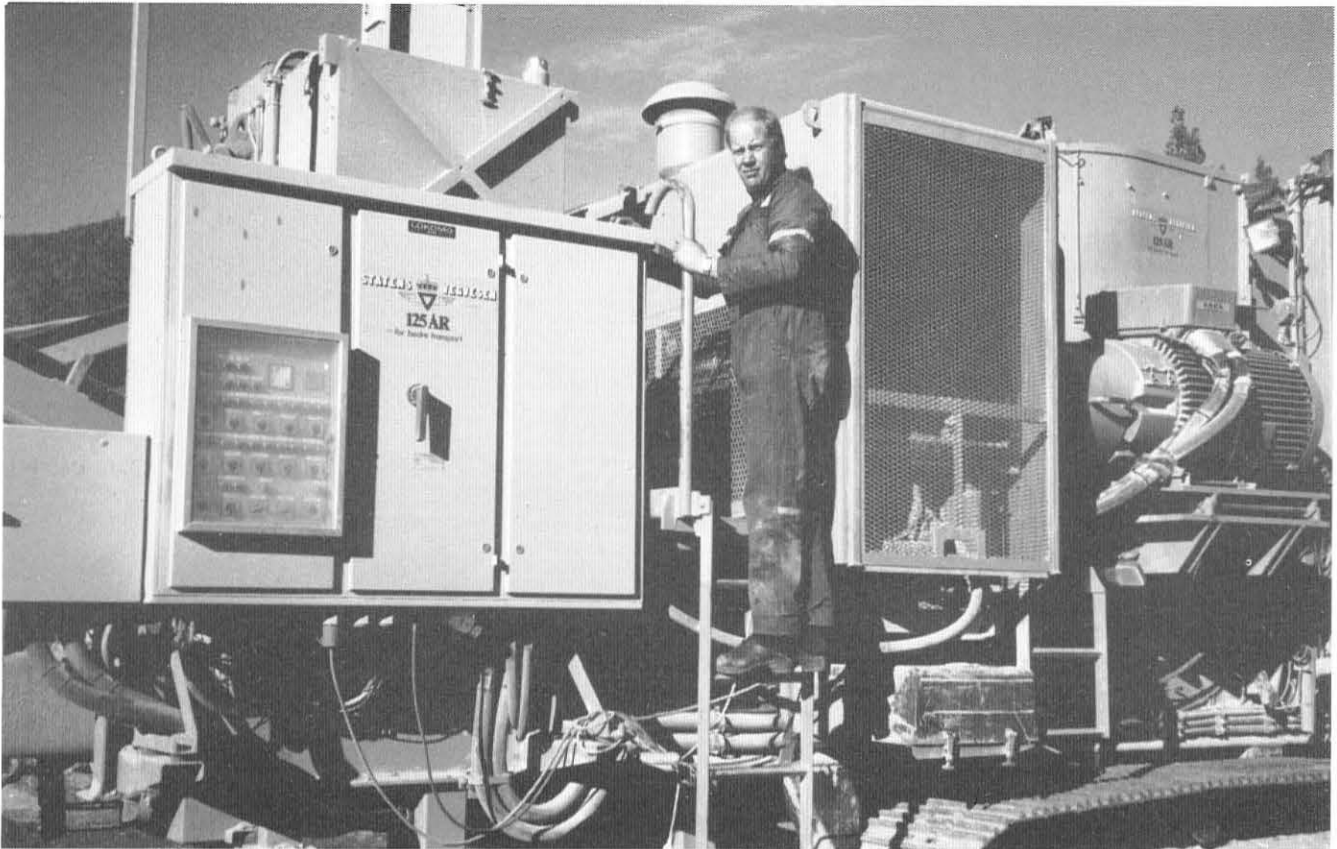
Førerne av knuserriggen. Fra venstre: Bjørn Elverum og Bent Lobben.

Av Hilmar Ødegården

Vegvesenets nye knuserrigg viser nå driftsresultater godt over det forventede, sier oppsynsmann Hans Bjåland i samtale med Brobyggeren. Dette har blant annet sammenheng med at problemene med for liten siktekapasitet nå er løst. Den økte siktekapasiteten har bidratt til 50% produksjonsøkning ved produksjon av masser til oljegrus.

De gode resultatene skyldes også i stor grad dyktige og motiverte mannsker, sier Bjåland. Både førerne av riggen, de som har ansvar for vedlikehold og reparasjon og de som deltar i flytteoperasjonene, får en fremragende attest av oppsynsmannen. Fra nedrigging tar til på ett produksjonssted, til produksjonsstart på et nytt, tar det nå to dager. Dette dokumenterer mannskapenes dyktighet og innsats, sier Bjåland.

Ved Brobyggerens besøk var riggen under oppmontering i et grustak ved Hovet i Hallingdal. Dagen før var den flyttet



Trygve Hagen reparatør fra Geilo.

fra et anlegg på Hardangervidda. Jobben på Hardangervidda var vunnet gjennom en egenregikalkyle, i konkurranse med flere private. Når det nå kan vises til at jobben er utført en halv uke før fristens utløp, og at det dertil er produsert 1300 m³ mer enn det kontrakten omfattet, må det være all grunn til å være tilfreds med resultatet.

Bent Lobben og Bjørn Elverum er fast bemanning på riggen. Det er i stor utstrekning benyttet en toskiftsordning, og det andre skiftet er da dekket opp gjennom skiftende bemanning, alt etter hvor produksjonen har foregått.

Nå går utstyret bra, sier Bent og Bjørn, som synes de har en god arbeidsplass. Siden riggen har så stor kapasitet, blir det ofte flytting, og karene må oftest være ukependlere. Det praktiseres imidlertid en fleksibel arbeidstidsordning som virker positivt. Arbeidstidsordningen bidrar også til at vedlikehold og eventuelle reparasjoner kan skje uten at det går ut over produksjonen.

Noen ulemper i form av støv og støy vil det alltid være ved steinkusing. Det er nylig foretatt støymåling ved riggen. Resultatet foreligger imidlertid ikke i skrivende stund. Støvplagen forsøkes redusert ved å bruke vann.

Først på ønskelisten til Bent og Bjørn står et hydraulisk utstyr til bruk når noe kiler seg fast i grovknuseren. En pigge til dette bruket ville være en stor fordel både sikkerhetsmessig og kapasitetsmessig, sier de.

Driftsplanene for vinteren er klare. Takket være den tilpasning av utstyret som har funnet sted og mannskapenes positi-

ve holdning og innsats, ligger forholdene til rette for gode produksjonsresultater også vintertid.

Det er hyggelig å kunne berette om resultater som tilsier at satsingen på denne typen knuseverk har vært fornuftig, de store investeringer til tross. Miljøet omkring knuseriggen er preget av trivsel og optimisme. En viktig forutsetning for et godt resultat.

Bråstoppen administreres nå av biltilsynet

Tidligere har utleie av Bråstoppen blitt administrert av informasjonstjenesten ved vegkontoret.

Fra nå av vil denne oppgaven bli ivaretatt av biltilsynsavdelingen på vegkontoret.

Det er Anne Skjørdal som vil holde styr på utleien, så er det noen som ønsker å benytte Bråstoppen, er det bare å ringe henne.

Tidligere har vi vært behjelpelig med

også å stille mannskaper til disposisjon, når det var ønske om det.

Denne servicen ser vi oss ikke lenger i stand til å opprettholde, slik at låntager selv må hente, bruke og bringe den tilbake.

Vi håper ikke Bråstoppen vil bli mindre populær av den grunn.

Som kjent har kollisjonssimulatoren hatt en lengre tids pause, men nå er den altså fullt tilgjengelig igjen på det åpne markedet.



Automatisk trafikk kontroll: Også vegvesen-ansatte må nå leve i det uvisse

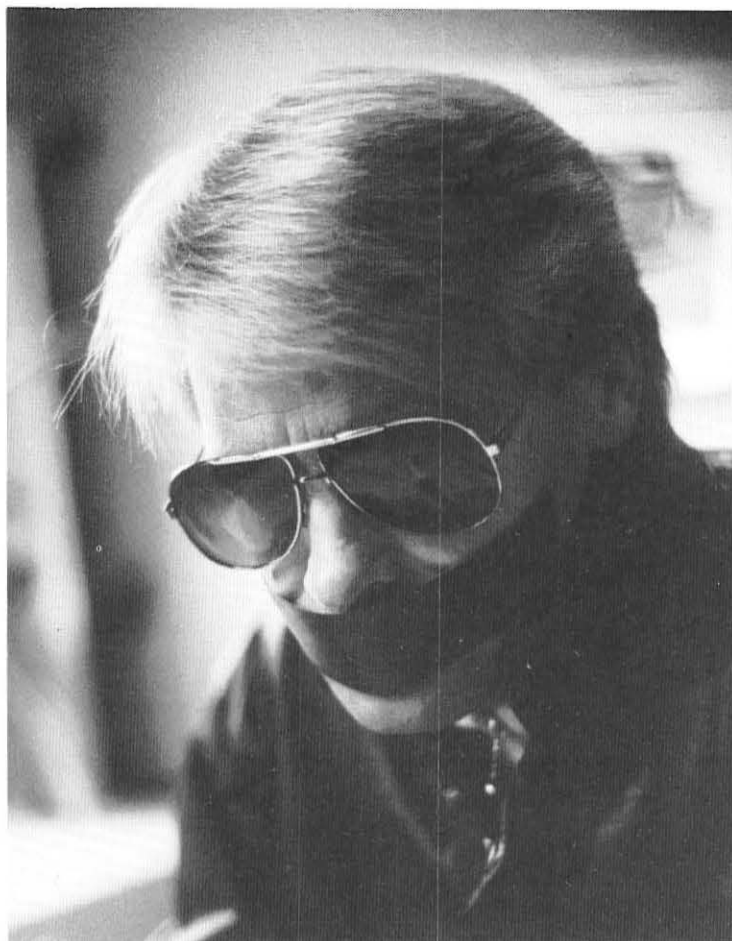
Av Willy Bakken

Vårt oppslag i forrige nr. om automatisk trafikk kontroll i Buskerud, resulterte i flere henvendelser til redaksjonen. Blant annet ville en større løssalgsavis i Oslo, ha synspunkter på om vi synes det er riktig å informere egne ansatte om når og hvor kontrollene finner sted.

Også vår egen trafikkseksjon har reagert negativt på oppslaget, så hentydningen om å offentliggjøre programmet for kontrollene første halvår 1990, synes derfor å måtte gå i vasken.

Det er med andre ord ikke mulig å få et steinsens ord ut av trafikkseksjonens ansatte, når dette bringes på banen. Brobyggeren beklager dette på det sterkeste.

Vi har fortsatt den oppfatning at dette burde være svært nyttig informasjon for alle dem som jobber i en etat, der en av hovedoppgavene er økt sikkerhet på vegene i Buskerud. Men det er ikke alltid det går slik en ønsker her i verden.



Lederen for «vegvesenets hemmelige tjenester», Jan Wamstad, har gitt både seg selv og medarbeiderne munnkurv, når emnet automatisk trafikk kontroll bringes på banen. (Foto: W.B.).

NY I VEGVESENET

Av Hilmar Ødegården

Mottagelsen som blir gitt en ny arbeidstaker ved tiltredelse er viktig, både når det gjelder den nyansattes inntrykk av arbeidsplassen, og vedkommendes mulighet til å fungere godt fra første arbeidsdag.

Gjennomgang av arbeidsoppgaver, eventuelle instruksjoner, informasjon om verneregler og presentasjon av tillitsvalgt/verneombud, er av de ting som er obligatorisk når en ny medarbeider tiltrer. En slik gjennomgang er til stor fordel, både for den nyansatte, for etaten, og ikke minst for øvrige ansatte på arbeidsplassen. Det stilles dessuten krav om dette i lov- og avtaleverket.

Av ulike årsaker får ikke nyansatte all-

tid den ønskede informasjon ved tiltredelsen. Dette gjelder ikke minst ved korttidsansettelser. Ofte er korttidsansatte, skoleelever uten erfaring fra arbeidslivet. Noe som ytterligere forsterker informasjonsbehovet.

Sett fra et vernesynspunkt, er det viktig at alle ansatte, fra første arbeidsdag, gjøres kjent med rutiner, instruksjoner og verneregler, hvor det finnes førstehjelp/verneutstyr, hvem er verneombud o.s.v.

Både effektivitet, forhold til øvrige ansatte, og ikke minst egen og andres sikkerhet, er avhengig av at nyansatte gis tilstrekkelig informasjon og nødvendig opplæring i det arbeid de skal utføre.

På møte i A.M.U. 15/8-89 ble det fremlagt forslag til et introduksjonsprogram for nytilsatte på vegkontoret, og

A.M.U. henstilte til ledelsen om å utarbeide slike programmer også for øvrige deler av virksomheten. Programmene vil naturlig nok bli noe forskjellige, ut fra hvor ansettelsen finner sted. Forhåpentlig foreligger slike programmer i nær framtid.





Johan Filseth orienterer interesserte messebesøkere om den fergefrie forbindelsen mellom Drøbak og Hurum.

Buskerud vegvesen tok av

Tekst/Foto: W. Bakken

Messen «Take-Off Hurum» samlet en mengde utstillere, deriblant også Buskerud vegkontor.

Vår utstilling konsentrerte seg om den fergefrie forbindelsen mellom Drøbak og Hurum, og den store modellen som viser de ulike krysningsalternativene, skulle være «gulrota» vår.

I tillegg til denne, ble det laget store og oversiktlige paneler som, både i tekst og bilde, beskrev de enkelte alternativene.

Også tilførselsvegene som er planlagt bygd i samband med den nye storflyplassen, orienterte vi om.

Messen ble besøkt av over 10.000 mennesker i løpet av de fire dagene den varte og selv om vi ikke har belegg for å påstå at samtlige av disse

besøkte vår stand, virket publikumstilstrømningen som om svært mange av disse stoppet opp hos oss.

De som orienterte om vegvesenets engasjement på messen, var Filseth,

Harket og Tangerås, og det må sies at det ble gjort på en profesjonell måte. En ny liten fjær i hatten for Statens vegvesen Buskerud? Vi er overbevist om det.

Julegave også i år

Også i år vil samtlige ansatte få en liten oppmerksomhet i samband med jula.

Julegaven vil i år bli sendt ut via Postverket, og forhåpentligvis rekke fram i tide.

Usikkerhetsmomentet ved slike utsendelser er at enkelte av en eller annen uforståelig grunn, kan bli glemt.

I EDB-ens tidsalder burde ikke dette forekomme, men av erfaring vet vi at så kan skje.

Dersom noen av våre ansatte skulle savne en liten pakke fra vegsjefen under juletreet, er det ikke på grunn av at de ikke har fortjent noen julehilsen.

Vi ber da om at det snarest blir gitt beskjed til oss, slik at vi kan få sjanse til å gjøre det godt igjen.

Til trøst kan opplyses at årets julegave er av en type som er fullt brukbar, også etter 24. desember.

C-
POST

Massekorsbånd

Returadresse:

Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret

Postb. 2265, Strømsø,
3003 Drammen

Nytt fra personalseksjonen

FERIEN ETTER NY FERIELOV

Våre tre ferieuker i året 1989 er snart avviklet. De fleste av oss har ikke merket noe endring. Den største endringen vil komme fra 1. januar 1990. Vi kan da allerede begynne å bruke av ny ferie. De som har full opptjeningstid kan ta ut 21 betalte feriedager, de som har fylt 60 kan ta ut 26 betalte feriedager. De som ikke har full opptjeningstid vil kunne avvikle betalt ferie etter hvor lang opptjeningstid de har i 1989.

UTBETALING VED DØDSFALL

Når en tilsatt dør, utbetales de etterlatte et engangsbeløp som tilsvarer 5xG. G står for grunnbeløpet i folketrygden f.t. kr. 32.700,-. For arbeidstakere over 51 er redusertes G med

0,25% hvert er til 2,5 G for arbeidstakere over 59 er. For deltidstilsatte med arbeidstid 15 timer eller mer utbetales et forholdsmessig beløp. Fra 1. august i år vil det ikke lenger være arbeidsgiver som utbetaler dette. Arbeidsgiver sender melding til statens pensjonskasse som utbetaler beløpet. Denne ordningen sees på som en forsikringsutbetaling fra statens side. Vi tilsatte er derfor å betrakte som forsikringstakere. Utbetalingen er ikke skattepliktig, men hver enkelt tilsatt vil bli beskattet for den fordel gratis forsikringspremie representerer. Dette er beregnet til kr. 239,- pr. år som vil bli oppført på lønnsoppgaven som vi får i januar og brukes som grunnlag for selvangivelsen.

ALDERSGRENSER

De fleste tilsatte i vegarbeidsdriften har aldersgrense 65 år med anledning til å gå av ved 62 års alder, dersom tjenestetid og alder tilsammen er 85 år.

Oppsynsmenn, overingeniører, avdelingsingeniører, ingeniører og inspektører, har aldersgrense 68 år med anledning å gå ved 65 år. For alle andre grupper er aldersgrensen 70 år med frivillighet 67 år.

Fra 1. januar 1990 har alle tilsatte i staten anledning til frivillig pensjonering fra 65 år dersom vedkommende har minst 10 år medlemskap i pensjonskassen etter fylt 50 år. Avtalen gjelder bare dem som er yrkesaktive på pensjoneringstidspunktet.



VI
GRATULERER!

60 ÅR:

Birgit Grevsgård 22/12.
Brobyggeren gratulerer hjerteligst med dagen.

NYTILSETTINGER:

Jordskifte kandidat Einar Karsten Merli, engasjem. Eiendomsseksjonen.

Vi ønsker velkommen til oss.

TAKK:

Det varmet godt – i en gammel skrott ved å få så mange hilser og gaver på min 60 års dag. Hjertelig takk alle sammen.

Oskar Gjestemoen.

Hjertelig takk for alle gaver og alle hilser til min 50 års dag.

Per A. Knudsen.



Brobyggeren
ønsker alle sine lesere
en riktig God Jul og
et Godt Nytt År