



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 5 - Desember 1990 - 20. årgang





INNHold:

SIDE:

- 2 Vegsjefen ved årsskiftet
- 3 Vegåpning
- 3 Vognkort og førerkort takk
- 4 Stanislaw den første ATK-er
- 5 Sikring av vegarbeideren
- 6 Arbeidsvarsling
- 8 Idékonkurranse
- 9 Omorg. av Vegdirektoratet
- 10 Nytt hovedverneombud
- 11 Pensjonistur
- 12 Biltilsynskonferansen
- 14 Med livet som innsats
- 15 Vegorama
- 16 Kjører vi piggfritt?
- 18 Casino på vegkanten
- 19 En miljøetat?
- 20 Piggdekk
- 22 Hva bør biltilsynet gjøre?
- 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 Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Trykk:

Fremtiden Trykk A/S, Drammen

Opplag:

1.400 eksemplarer

Ettertrykk anbefales, men angi kilde.

Forsidebilde:

Vinterstemning på rv. 35.

Foto: Steinar Stenvik.

Vegsjefen ved årsskiftet:

Miljøet - et viktig satsningsområde

Trafikken på vegene våre påvirkes nautlig nok av folks økonomi. Det er derfor rimelig at den kraftige trafikkøkningen vi fikk gjennom det meste av 80-årene, nå er avløst av tilnærmet 0-vekst. Samtidig er salget av nye biler på et lavmål. Dette har gunstige effekter på de negative sider av biltrafikken - ulykker, støy og utslipp av avgasser.

90-årenes miljøetsatsing innebærer sterke politiske ønsker om å resuere veksten i biltrafikken. Miljøavgiften på drivstoff som innføres fra 1991, er et virkemiddel for å påvirke dette. Prognosene for trafikkutvikling fram mot år 2000 er også justert ned, men innebærer likevel en vekst.

For vegvesenet er miljø et av fire hovedsatsningsområder for 90-årene. Det innebærer blant annet at miljøkrav gjennomføres i måten vi bygger og vedlikeholder vegene på og i den tekniske kontrollen av biler. Men også at for den lille del av vegnettet, som er overbelastet og står for det meste av dagens trafikkulykker og miljøskader, der haster det å få gjennomført bygging av nye veger.

En viktig del av vårt miljøarbeid består i å prøve å unngå arealutnyttelse og etablering av virksomheter som gir unødig øking av biltrafikk og uheldige miljøforhold langs våre hovedveger.

Vegvesenets virksomhet berører folk flest over hele fylket, derfor er det også mange som følger med i hva vi foretar oss. Det er fint og gir oss ofte god tilbakemelding.

De senere år har det også vært stor politisk interesse for offentlig virksomhet. Skiftende regjeringer har vært opptatt av effektivitet og produktivitet, slik vi kjenner det fra "Den nye staten". Privatisering har vært tatt opp i ulike sammenheng, og det er åpenbart en langt mer pragmatisk holdning hos politikerne til hvem som skal utføre offentlige arbeider enn tidligere.

Fra før er vi vant med den særlige interesse private virksomheter viser for å overta deler av våre konkurranseutsatte virksomheter. Så lenge dette går på åpen konkurranse, er dette bra, fordi det er en stadig inspirasjon for oss til nettopp å være konkurransedyktig. Med

hurtige forandringer rundt oss, nye krav og en økende kritisk interesse for vår virksomhet, er det viktig at vi har en vel tilpasset og fleksibel organisasjon. Som kjent har Vegdirektoratet i år endret sin organisasjon. Et utvalg har nå lagt fram en innstilling om endringer i organiseringen av vegvesenet i fylkene. Fram til 1. juli 1991 skal nå vi gjøre en grundig gjennomgang og komme fram til hvordan vi skal organisere oss i Buskerud.

Bakgrunnen for at organisasjonsendringer nå er nødvendig, er særlig de forhold som er nevnt ovenfor. Det er også behov for en bedre koordinering av trafiksikkerhetsarbeidet og av trafikkstyring/trafikk kontroll.

Organisasjonsendringer er komplisert og setter lett følelser i sving. Vi skal derfor ha bred medvirkning og gjennomføre en prosess hvor alle berørte skal delta. Jeg vil derfor oppfordre til positiv medvirkning hvor mulighetene ved en enda bedre organisering står i fokus.

Viktigst er likevel alltid de menneskene som arbeider i organisasjonen vår og som jeg også i 1990 synes vi med stolthet kan si har tatt godt vare på våre hovedoppgaver - å dekke samfunnets behov for effektiv og trafiksikker vegtransport i Buskerud.

Det er lagt ned mye godt arbeid på våre mange arbeidsplasser.

Jeg vil takke alle ansatte for god innsats og godt samarbeid i 1990, og ønsker dere og pensjonistene med familier, god jul og godt nytt år!

TRYGVE ROGNAN





Vegåpning med pølser og brus

Av: Willy Bakken

Aldri tidligere har den yngre garde vært sterkere representert under en vegåpning enn det som var tilfelle i Mjøndalen 10. oktober.

I forbindelse med den høytidelige åpningen av den nye parsellen av Hagatjernsvegen, ble elevene ved Åsen barneskole og ungene i barnehagen invitert til stor pølse- og brusfest.

Nærmere 150 unger i varierende størrelse troppet opp og fikk spise og drikke så mye de orket på statens regning.

tillegg til serveringen fikk også ungene lov til å ta en tur med politiets bil, noe som var enormt populært. Også brannbil, sykebil og vår egen merkebil var på



Foto: Fremtiden.

plass og ble beskuet og "prøvekjørt".

Etter at de unge hadde dominert arenaen en tid, ble den nye vegen offisielt åpnet av fylkesordfører Hans Erik

Riwen. De første som fikk lov til å prøvekjøre Orkidehøgda, som parsellen er blitt døpt, var seks veteranbiler fra den lokale klubben.

«Vognkort og førerkort, takk!»

Av: Arvid Løver

Ja dette er vel en situasjon som møter oss alle fra tid til annen. Og litt angst for at noe ikke er helt i orden har vel noen og enhver i det øyeblikk stoppskiltet kommer opp.

Det er biltilsynets Holmen og Drolshammer vi finner utenfor Kongsberg en dag i begynnelsen av november. Karene har lang erfaring når det gjelder bil, og de vet hvor og hva de skal se etter. Kontrollene går raskt og effektivt unna, selv om det ofte blir mange anmerkninger på mangellappen. De fleste får anmerkning på dekk eller lys. Nå tidlig i november, som det er "tillatt" å bruke piggdekk, enten du bruker hue eller ikke, har de fleste lagt om til vinterdekk. De fleste med pigger. De to fra biltilsynet kan fortelle at det er svært få som kjører uten piggdekk.

Holmen vil ikke gå ut og anbefale folk piggfrie vinterdekk. Piggdekk er i mange tilfeller det beste alternativet. Å anbefale bruk av piggfrie dekk, kan da få negative konsekvenser, sier Holmen.

Bilen som kontrollgruppa benytter, skal i vinter prøve ut piggfrie dekk. Vi reiser hele fylket rundt og kan da sammenligne og få praktisk erfaring, sier Holmen.

Så tilbake til selve kontrollen. Det var i

løpet av den timen undertegnede var til stede mange som manglet førerkort. Hvis de ikke kunne vise annen legitimasjon, måtte bilen stå eller passasjerer ta over rattet.

Stort sett så folk som ble stoppet positivt på at biltilsynet var ute på vegen og kontrollerte. "Helt på sin plass", uttrykte en kar. Han kjørte campingvogna si fra kysten og opp på Blefjell. Førerkortet hadde han glemt, også annen legitima-

sjon manglet. "Jeg bytta jakke", var forklaringen. Campingvogna hadde prøveskilt, og kjøretillatelse for prøveskiltet var ikke med. "Du forstår at det har kona i ei gjenglemt veske". De reiste videre. Kona måtte kjøre, mens gubben ble henvist til passasjeretsetet.

Stort sett ser folk positivt på oss, selv om det enkelte ganger, kanskje spesielt på vekt kontroll, kan bli litt "hett", avslutter Drolshammer.



Du har iallfall ikke problemer med å se i mørket. Holmen skriver mangellapp på dette "lysgjeldet".



STANISLAW - DEN FØRSTE ATK-ER

Av: Jan Wamstad

Stedet er rv. 283 en dag i juni i året 1989, og klokken viser at det er formiddag.

Unge Stanislaw klamrer seg til rattet i sin lille ryggsekkklignende farkost. Han har forsovet seg!

Riktignok hadde dagen i går vært hard.

Tretten timer i stige oppetter en låvevegg gjør nemlig ting med leggene som absolutt ikke er godt for søvnen. Han hadde vært ute av bilen fire ganger i natt pga. krampe i nevnte lemsdeler. Heldigvis hadde han unngått å vekke opp søsteren og svoger'n i baksetet. Bare kona, som har for vane å si over mot førerplassen utover natten, hadde merket at han var urolig. "Du som er

lege burde vite at te er vanddrivende," hadde hun sagt. "Gå og tiss og kom og sett deg igjen."

Og nå var han altså her. Bare på Gulskogen, mens han burde ha vært på øverste trinn i en skjøtestige hos en bonde i Lier. Stanislaw dundret videre på sin ferd mot sterkt underbetalt arbeid. Selv ikke det skarpe blinket fra en grå kasselignende gjenstand på toppen av en sølvgrå stolpe, eller synet av to ulastelig uniformskledde herrer fra stedets politikammer, får den unge polakk til å løfte høyre foten vekk fra pedalen der nede i gulvbordene et sted. Heller ikke registrerer han to mindre korrekt, men sivilkledde herrer, med kråkeemblem på T-skjorta, og som med store vidåpne øyne er vitne til at den første ATK-er går i boks.

Buskerud er i gang med automatisk trafikk-kontroll!!!

Det var spennende den første dagen der på Gulskogen. Ville dette fungere? Og om det fungerte, hva ville resultatet bli? Hadde vi vært nøyaktige nok under nedleggingen av målekablene? Hvordan ville bilførerne reagere? Det var mange spørsmålstegn den junidagen. Disse har heldigvis blitt til et stort utropstegn! Dette fungerte bra!

Selvølgelig har vi hatt små problemer underveis, så som maling og spraying av glass, skyting med blykuler fra av-sagde hagler mot intetanende kameraskap, fjerning av kameraskap med innhold osv. Men i dette finnes også lyspunkter. Produsenter av rød spraymaling og baufilblader har hatt et godt år.

Teknisk sett har altså utstyret vært bra. Resultatet av de målinger vi til nå har foretatt, og som etter en intern behandling ved vegkontoret, har blitt overlevert politiet, er vi overbevist om har vært korrekte. Resultater av tester utført i Norge og Sverige, viser at målinger med dette utstyret ligger meget nær 100 % av det eksakte. Når så sikkerhetsmarginer er fratrukket, kan den arme bilfører, som etter noen dager mottar henvendelse fra Drammen politikammer, føle seg trygg på at det som til slutt har blitt bøtegrunnlaget, ligger på den rette siden av hva han i lyse stunder kan tenke seg å akseptere.

Vi har faktisk opplevd å bli kontaktet av personer, som etter å ha blitt avfotografert, har vært gjennom alle grader av sinnsstemninger. Fra det helt krakilske og ned i den dype depresjon og fortvilel-



Og her ser vi Buskeruds første ATK-er, Stanislaw.



Knut Grothe sjekker bildene på en film fra en fotoradar.



SIKRING AV VEGARBEIDEREN

AV: ARVID LØVER

Ulykken på motorvegen i sommer, som kvestet en av våre ansatte, og andre nesten-ulykker, har gjort at vegvesenet og vegarbeiderne vil sette sikkerheten i fokus. Dette har blant annet ført til at avisa Fremtiden ble kontaktet. Dette resulterte i en helsides reportasje.

Vi må stadig ta i bruk større og tyngre materiell for å sikre oss. Å varsle et arbeid på motorvegen, betyr at det må utstyr i størrelsesorden 350 000 kroner til. Dette er vesentlige kostnader. Vi må derfor informere og få en større forståelse for at dette er viktig, sier vegmester Gårder. Arbeidsvarsling er ressurskrevende og tar tid. Både utarbeidelse av skiltplan og etablering/vedlikehold av skilting, krever stor arbeidsinnsats. Derfor må dette tas større hensyn til under planlegging, sier Gårder.

Verneleder Skarstad hevder at svært mange ikke tar hensyn til at det foregår vegarbeid. De passerer arbeidsstedet



På bildet ser vi journalisten fra Fremtiden for anledningen og for sikkerhets skyld kledd i vegvesenets parkas. Ellers ser vi Skarstad, Gårder og litt av hovedtillitsvalgt for veggruppa, Rolf Sandberg.

uten å ta hensyn. Dette betyr at vi må vurdere å ta i bruk tyngre sperremateriell eller om vi må gå til det skritt å etablere omkjøring i større grad. Det er et

ter mitt syn trafikantene selv som bestemmer dette. Hvis ikke folk respekterer skiltingen, må vi ta i bruk andre virkemidler, sier Skarstad.

se med tanke på at en av deres aller nærmeste, må under presenningen noen måneder til fordel for kollektive enheter, for så å bli fortalt at deres noe likegyldige omgang med høyre pedal kvelden før, knapt nok medfører reaksjoner fra det offentlige.

Hva er vel kr. 2000,- i bot, mot tre måneder sammen med en SV'er på en DOB-buss?

Hva har vi oppnådd?

Bortsett fra å omdanne avd.ing. Knut Grothe fra å være en habil planlegger av fjerntliggende gang- og sykkelstier, til å bli reneste virtuosen på bildefremstilling og mørkeromsarbeid, har vi klart å senke gjennomsnittshastigheten på de aktuelle vegstrekninger med nærmere 10 %. Hva gjelder dette siste, håper vi å se positive utslag på ulykkestallene i årene fremover.

Og så har vi blitt kjent med så mange. En tur til byen, eller Liertoppen en lørdag, for å treffe nye mennesker, er ikke lenger hva det var. Om vi ikke akkurat er på hils med dem vi møter, så har vi sett de fleste tidligere - i svar/hvitt, med en mobiltelefon klemt mellom hodet og skulder, med hånden der den slett ikke bør være i en bil i fart, med et skrik om munnen som om det lukt i skjærsilden bar. Noen også i grøfta på motsatt side

(dette skal være så lurt, har han hørt), og atter andre med en liten hilsen til fotografen i form av en finger i været.

Vi har sett alle sammen. I biler fra det mest eksklusive tyske, via enkle husbankutgaver og til busser i flere etasjer. Fra mor i Skoda'n til far i BMW'n, fra den

lokale håndverker til representanter fra kjente ambassader, fra kjendiser til mer anonyme personer med vår lille gule bok stikkende opp av brystlommen.

Vi håper vi aldri ser dere igjen i svart/hvitt!

Og du var den første, Stanislaw!

Dienstweg



Vi med sterk etatsfølelse og mange års ansiennitet, har gjennom flere år hørt uttrykket "du må gå tjenestevei". Denne fant vi i Tyskland, og det var en trapp! I tillegg stengt!

Dienstweg - Tjenestevei.
Kein Durchgang - Ingen gjennomgang.

Foto: Einar Ottesen.



Arbeidsvarsling - studietur til Tyskland

Av Einar Ottesen

I forbindelse med arbeidsulykke på E18-motorvegen i juli i år, hvor en av våre arbeidstakere ble skadet, innså vår etat at vi burde granske arbeidsvarsling på flere-feltsveger med høye hastigheter. Målet var å finne frem til en bedre varsling av våre arbeidssteder på motorvegen.

Etter møte med Akershus vegvesen, ble det bestemt at vi burde foreta en reise til Tyskland, som har motorveger med meget høye hastigheter og flere-feltsveger. Tyskland regnes samtidig for å være et foregangsland med hensyn til arbeidskiltning.

Vår reise ble "velsignet", og søndag 14. oktober stevnet 7 mann fra Vegdirektoratet, Akershus og Buskerud vegvesen ut Oslofjorden mot Kiel. I tillegg var det med 2 personer fra et privat firma som på forhånd hadde etablert nødvendige kontakter i Tyskland, hvor reisen skulle foregå med buss.

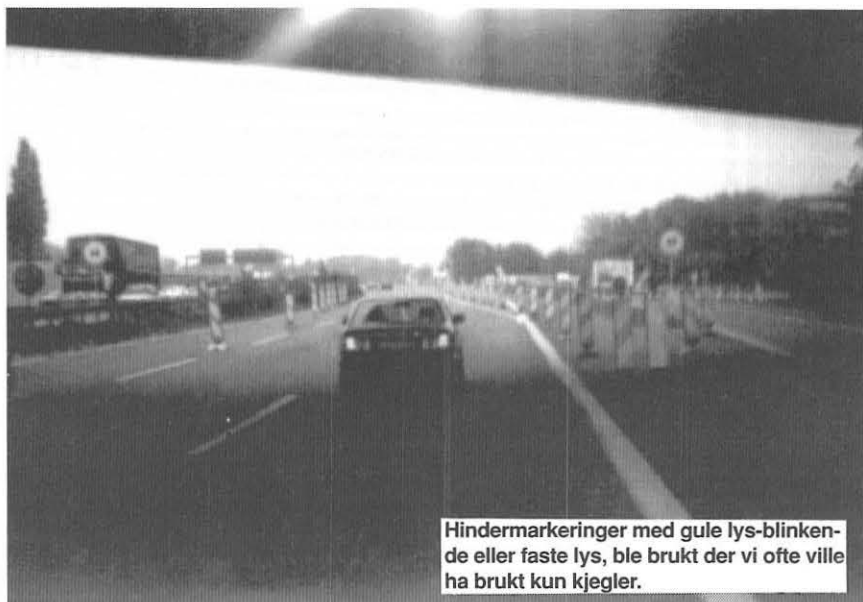
Reiseruten var Kiel - Tønning (nordvest-kysten) - Hamburg - Bremen - Münster - Düsseldorf (Neuss) - Hannover - Hamburg - Kiel - Oslo. Vi hadde møte på fergetil Kiel, hvor vi gjennomgikk programmet og fordelte oppgaver.

Reiseprogrammet var hardt - 150 mil - og etter hver reisedag hadde vi oppsummeringsmøter på kveldene. Det var på forhånd undersøkt hvor vedlikeholdsarbeider/anleggsarbeider ble utført, og vi fant ut at 2-feltsveger ble varslet ganske likt med hva vi har i Norge, mens flerfeltsvegene var bedre varslet og at fartsgrenseskilt ble brukt konsekvent. I håndbok 051 arbeidsvarsling, er det ingen varslingsplaner med fartsbegrensninger med unntak av overflatebehandlingsarbeider der 60 km/t er anbefalt, mens praktisk behov er 40 km/t.

Vegdirektoratet har gitt beskjed om at hastighetsreduksjon med fartsgrenseskilt ikke bør brukes, men mange fylker benytter denne form for skiltning.

Tilbake til Tyskland, hvor de ikke har gul vegoppmerking som midtlinje. Her er alle markerte linjer hvite, og det fungerer.

Anleggsarbeider på motorvegene hadde, i tillegg til omfattende skiltning, gul midlertidig oppmerking gjerne supplert med gule reflektorer. Det ble lagt så mye arbeid i arbeidsvarslingen at kostnadene



Hindermarkeringer med gule lys-blinkende eller faste lys, ble brukt der vi ofte ville ha brukt kun kjegler.



Av spesielle detaljer kan nevnes at skilt som ikke var i bruk ikke ble dekket slik vi gjør, men tapes med rød tape i kryss over skiltet. Enkelt og forståelig.

for disse i enkelte tilfeller kunne overstige kostnader for arbeidene som skulle utføres på veggen.

Anleggsmaskiner inne på avsperrt område brukte *ikke* gult blinkende lys.

Det var mange faste installasjoner av enkelte arbeidsvarslingskilt som var til å åpne manuelt, i tillegg til at fiberoptiske skilt ble brukt i stor utstrekning.

Tyngre materiell ble brukt i sperringene. Arbeidmannsskiltet (110) står oppe døgnet rundt. Norge er et av de få land i Europa som etterstreber å fjerne/vende

disse når ingen arbeider på anleggsstedet.

Den ansvarlige for arbeidsvarslingen hadde ofte hjelp av politiet ved etableringen av arbeidsvarslingen, (blålys respekteres). Den ansvarlige skal etter oppsetting ta seg tid til å vurdere det nye trafikkbildet. Forstår trafikantene arbeidsvarslingen? (Noe å tenke på!)

Arbeidsvarsling skulle ikke etableres ved dårlig vær - tåke eller i mørket. Det kreves god sikt når det arbeides på vegger med høye hastigheter, - og hastighetene kunne være meget høye!



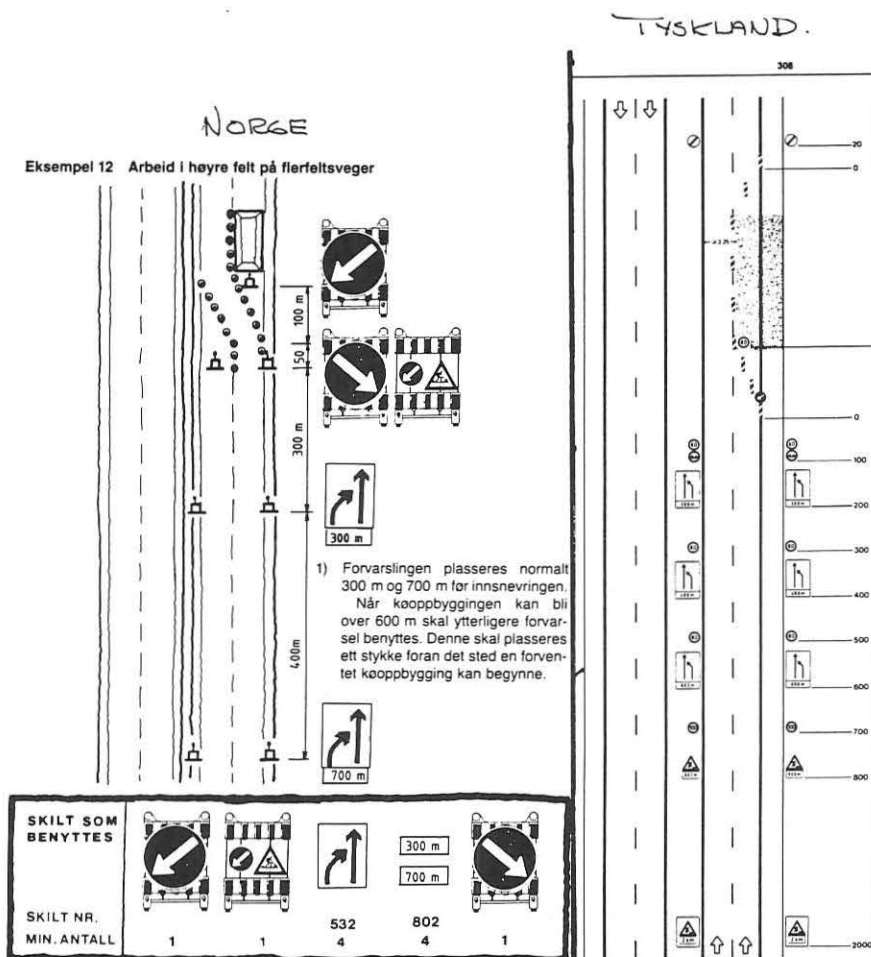
Grappa + 3 tyske omvisere i "oppstilling".

Forskjellen på skilting av arbeidssted på flerfeltsveger med store hastigheter er vist i eksempelet som følger.

Eks.
Eksempelet viser stor forskjell på arbeids-skiltingen. Da "Tysklandsgruppen" ennå ikke er ferdig med rapporten, vil jeg ikke komme med konklusjoner, men signalene fra diskusjonene i gruppa går vel i retning av at vi må bruke det beste fra begge land.

Reisen var interessant, og vi ønsker å være med når revisjon av arbeidsvars-lingshåndboka skal foregå på dette fel-let. Det er da viktig at en kjenner til stan-darden som er i ferd med å bli etablert i Europa i disse dager med hensyn til ar-beidsvarsling. Dette er nye normaler for EEC eller EF. Dette vil også være det naturlige grunnlag for fremtidens arbeidsvarsling i Norge.

Vel, dette var en liten smakebit fra hva vi så i Tyskland. Verd å nevne var vår bussjåfør. Konklusjonen hans var at det hadde vært den mest interessante tu-ren han hadde vært med på. Han var selvskreven på alle våre møter, og hans innstilling til Statens vegvesen hadde snudd fra - til +.





Effektivt utstyr for rensk av grøfter

Statens vegvesen Buskerud inviterer sine ansatte til idé-konkurranse

ORIENTERING

Vedlikehold av grøfter er en viktig oppgave for drenering av vegkroppen, og for å føre overvann vekk fra vegområdet. Spesielt på fylkesvegene har vi en mengde overvannsgrøfter som skal holdes ved like. Samtidig er bevilgningene for små til å ruste opp eksisterende vegger av noe omfang.

ERFARINGER

Det er i dag mange metoder og ulike

typer utstyr for vedlikehold av kanter og overvannsgrøfter. Her kan nevnes:

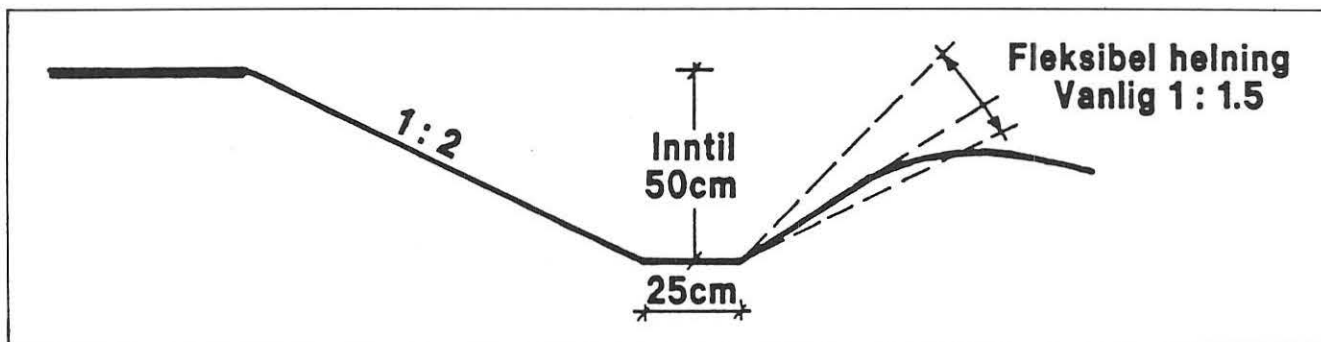
- Høvel med skjær/ving samt utstyr for opplasting
- Øderud grøft- og kantrenskmaskin
- Tonstad kantrenskmaskin
- Gravemaskin m/profilskuffe

Alle metodene har sine svakheter. Dette kan gjelde tilgrising av vegen, at riktig profil ikke blir oppnådd, at miljø-

messige hensyn ikke blir ivaretatt, eller at enhetsprisene blir høye.

OPPLEGG FOR IDÉ-KONKURRANSEN

Vi ønsker å få ideer til utstyr og/eller metode for rensk av eksisterende (grunne) grøfter med dybde inntil 50 cm og profil i følge vegnormalene med hensyn til helning m.v. Vi antar at hovedtyngden av overvannsgrøftene har behov for en dybde på 20-30 cm.



Det kan senere, dersom det kommer inn gode ideer, være aktuelt å ta opp saken med Vegdirektoratet med sikte på en utvikling av utstyret.

Det vesentlige nå er å få fram ideen. Det kreves ikke noen omstendelig besvarelse, men enkle skisser er fint, det forenkler den videre behandling av forslagene.

Det er for øvrig utlagt egne skjema for forslagsordningen på vegstasjonene.

DELTAKELSE

Alle ansatte kan delta. Det er fint om lag eller andre grupper går sammen om å utarbeide forslag.

TIDSFRIST

Forslagene må være innlevert til vegmester/vegkontor innen 15. JANUAR 1991. Adressen til vegkontoret er

Statens vegvesen Buskerud
Forslagsnemnda
Postboks 2265, Strømsø
3003 DRAMMEN

PREMIERING

Forslagene premieres ved at de tre beste forslagene blir belønnet med **KR. 2.500,-**

I tillegg vurderes og premieres forslagene på vanlig måte av den lokale forslagsnemnd, og eventuelt av det sentrale Bedømmingsutvalg.

EVENTUELLE SPØRSMÅL

kan rettes til vedlikeholdsavdelingen.
LYKKE TIL!

Får du Vegen og Vi i stereo?

Noen av våre ansatte får tilsendt to eksemplarer av Vegen og Vi, og undrer naturlig nok på hvorfor det.

Årsaken er ikke rot og sommel, men skyldes kombinasjonen EDB og overgang som yrkesaktiv til pensjonist.

Systemet fungerer slik, at selv om en ansatt blir pensjonist, vil vedkommendes navn ligge i lønnsregisteret ett år etter siste dag som ansatt. Det er dette registrerte Vegen og Vi benytter ved utsendelse.

Brobyggeren derimot, er mer ajour

med tingenes tilstand, og registrerer med en gang når en av våre ansatte blir pensjonert.

Navnet blir da lagt inn på dataanlegget under pensjonister og dermed oppstår denne dobbeltutsendelsen.

Vegen og Vi blir nemlig utsendt til våre pensjonister fra vegkontoret.

Så de som en periode får to eksemplarer av dette bladet, behøver nødvendigvis ikke kaste det ene i søpla.

Hva med å gi det til en god nabo for eksempel?

Vi ønsker å informere om:
Ny håndbok fra vegdirektoratet

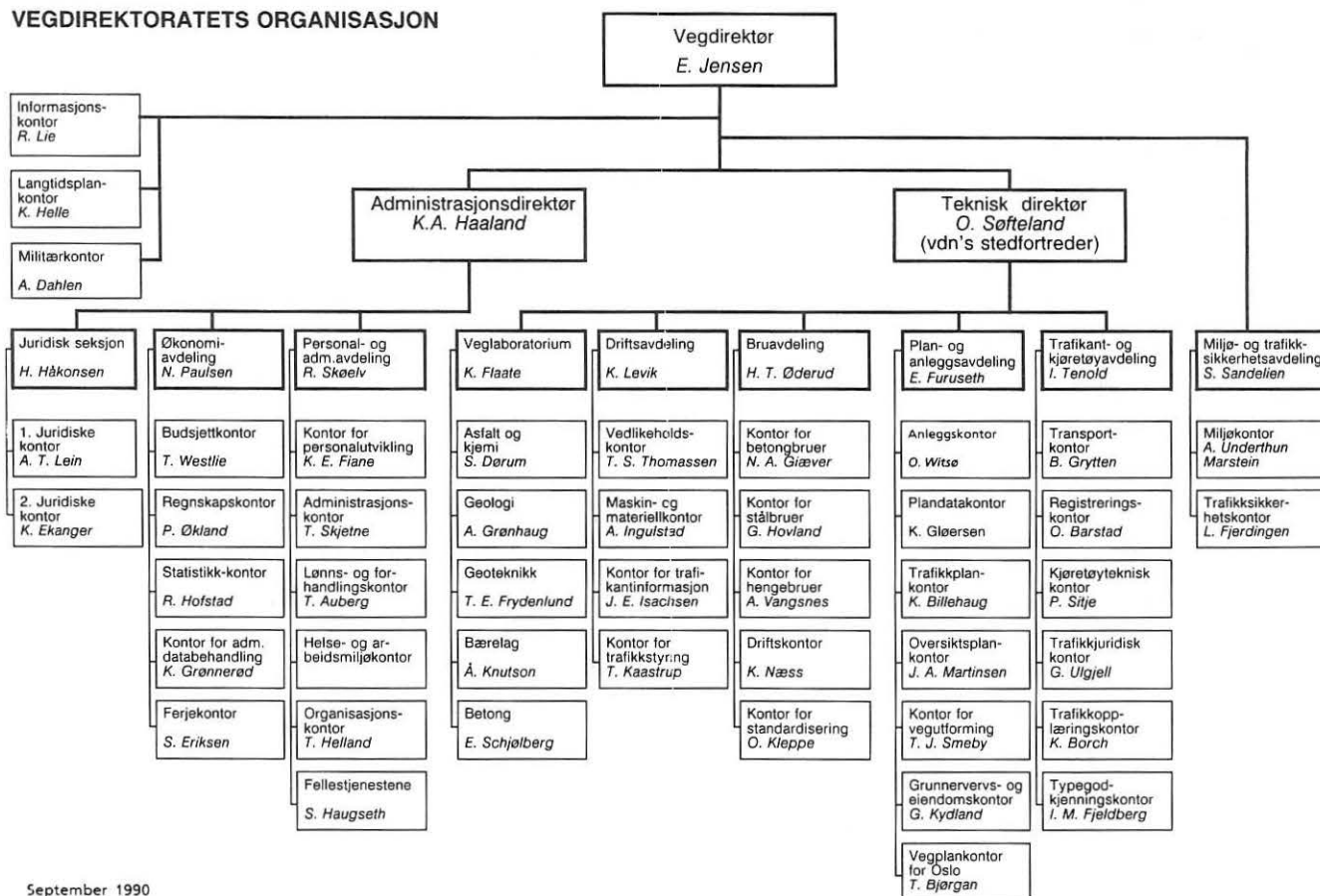
063-VEGTRAFIKK-TELLINGER '89
Vegdata 0387 sider

Håndboken inneholder hovedresultatene fra de maskinelle vegtrafikktelegningene som inngår i de landsomfattende vegtrafikktelegninger for 1989.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken fra Håndboksekretariatet for kr. 120,- + porto.



VEGDIREKTORATETS ORGANISASJON



September 1990

Fra 1. juli 1990:

VEGDIREKTORATETS OMORGANISERING

Fra 1. juli 1990 er det foretatt en rekke endringer i Vegdirektoratets organisasjon.

Organisasjonsendringene består i følgende:

1. Toppledergruppen er redusert til tre, vegdirektøren, teknisk direktør og administrasjonsdirektør.
2. Det er opprettet en ny Miljø- og trafikksikkerhetsavdeling i stab under vegdirektøren.
3. Det er bygget opp en hovedstruktur knyttet til områdene plan/anlegg, drift og trafikant/kjøretøy. Konsekvensene av disse endringene er at anleggs-kontoret på tidligere driftsavdeling, nå er en av funksjonene på den nye Plan- og anleggsavdelingen.
4. Den nye Driftsavdelingen er styrket gjennom opprettelsen av to nye kon-

torer, Kontoret for trafikantinformasjon og Kontoret for trafikkstyring.

Vegdirektoratets nye organisasjonsstruktur har spesielt tatt hensyn til følgende forhold:

- Sterkere vektlegging av miljø- og trafikksikkerhetshensyn.
- Bygge opp en hovedstruktur og sterkere samordning rundt resultatområdene planlegging og vegbygging, vedlikehold og trafikkavvikling, trafikant og kjøretøy.
- Styrke arbeidet med den trafikkrettede drift av vegnettet.

Bakgrunnen for dette fremgår blant annet av behandlingen av Norsk veg-, og vegtrafikkplan 1990-93, miljøutredningen og den økte vektlegging av miljøhensyn og trafikkspørsmål som dette innebærer.

BEDRIFTSHELSETJENESTEN:

TRIMTILBUD!

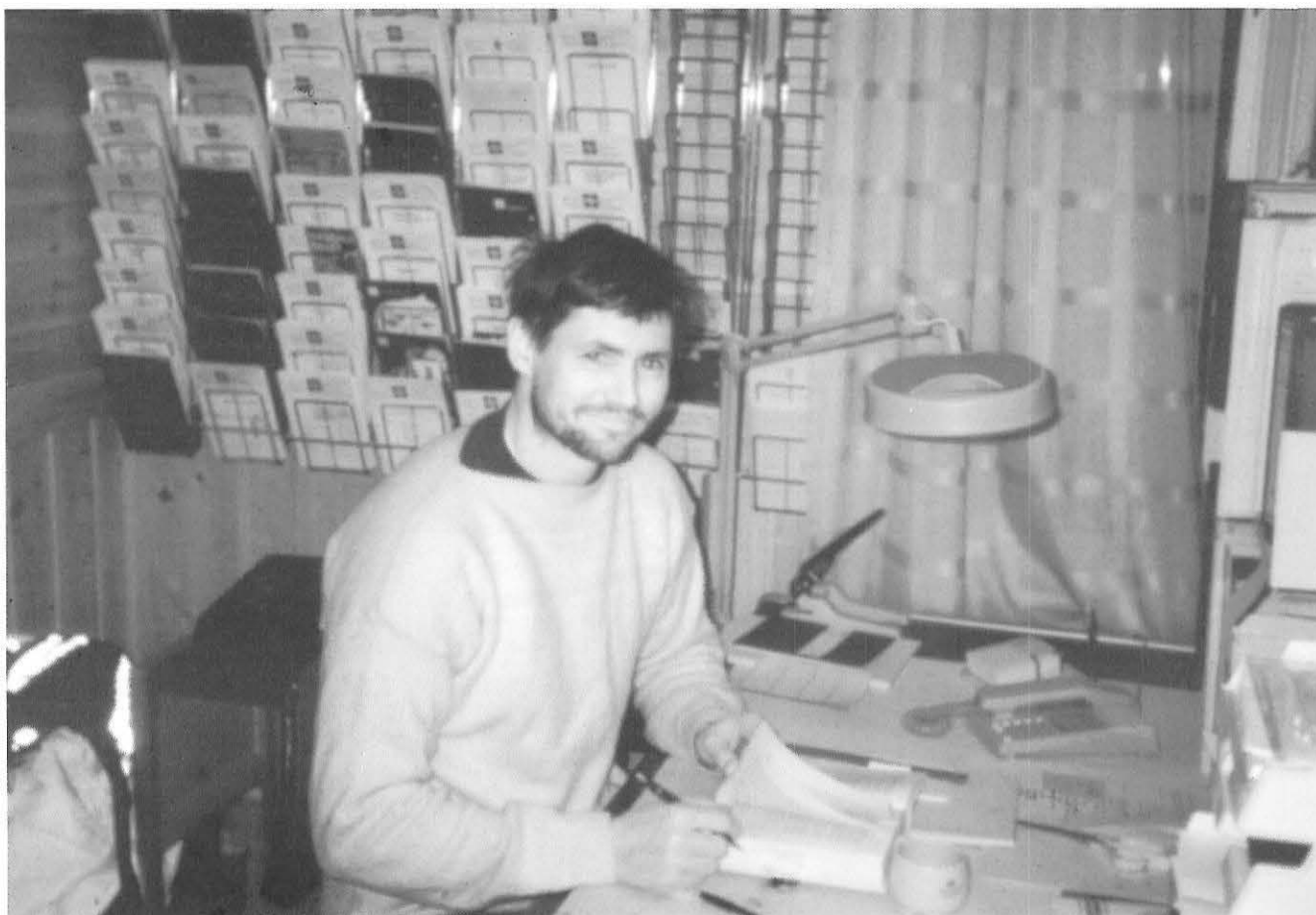
Billigere for deg som er tilsluttet bedriftshelsetjenesten til Televerket og Statens vegvesen, Buskerud.

Trimmen treningssenter, fysisk institutt og institutt for sportsmedisin gir alle våre medlemmer rabatt på 1/2 års- og årskort.

Du betaler kun kr. 990,- for årskort (normalpris er kr. 2100,-). Inkludert i tilbudet er bruk av svømmebasseng, boblebad og badstu.

Bekreftelse på medlemskap i bedriftshelsetjenesten til Televerket og Statens vegvesen, Buskerud, må medbringes for å oppnå rabatten. Denne kan du få ved henvendelse til bedriftshelsetjenesten

Trimmen treningssenter holder til i Nedre Storgt. 31, Drammen.



Nytt hovedverneombud

Av: Hilmar Ødegården

Arvid Løver heter det nye hovedverneombudet vårt. Arvid er 31 år og har arbeidet for Buskerud vegvesen siden 1985. Han er fagarbeider innenfor bygg/anlegg. I vegvesenet har han vært ansatt ved laboratorieseksjonen, hvor han har arbeidet med grunnboring.

Arvid er også dykker, og har dykkeoppdrag for vegvesenet. Hovedverneombudet har vært medlem i AMU fra årsskiftet 89/90.

Hovedverneombudet skal ha kontordag hver tirsdag, og er da å treffe på telefon (03) 75 21 66. Ellers kan Arvid kontaktes over vegvesenets interne radiosamband på nummer 013.

Brobyggen har hatt en prat med Arvid, like etter at han tiltrådte i det nye vervet.

Utfordringene er mange, og det er mye å sette seg inn i. Spesielt vil den såkalte internkontrollen, eller kvalitetssikringen av verne- og miljøarbeidet, kreve mye arbeid, mener Arvid.

Hovedverneombudet var nå beskjeftiget med ajourføring av lister, utarbeidelse av en informasjonsbrosjyre i tilknytning til AMUs årsmelding og ellers med å gjøre seg kjent med verneområder og arbeidsplasser.

Det nære samarbeidet med hovedtillitsmann Rolf Sandberg er av uvurderlig betydning for å komme i gang med arbeidet, sier Arvid.

- Hvilke målsettinger har du i nærmeste framtid? spør vi.

- Det er noe tidlig å sette bastante mål, mener Arvid. Men dette med arbeidskiltning og varsling vil også det nye hovedverneombudet legge vekt på. Her trengs en bevisstgjøring på alle plan. Skiltning og varsling krever tid og koster penger. Ikke desto mindre er det av stor viktighet, og vi må alle bli dette mer bevisst. Det må tas med helt fra planleggingsstadiet og innarbeides i budsjettene. Ellers peker hovedverneombudet på at verneombudene vil få en ny rolle gjennom innføringen av kvalitetssikringssystemet. Arvid understreker at

han ikke har til hensikt å gå inn og gjøre verneombudenes arbeid. Min rolle blir å koordinere og være behjelpelig med å bringe verne- og miljøarbeidet inn i de former som kvalitetssikringssystemet krever, sier Arvid.

OGSÅ JOURNALIST

I likhet med det forrige hovedverneombudet vil også Arvid være journalist for Brobyggen. Dette er en fin kombinasjon av arbeidsoppgaver. Hovedverneombudet kommer i kontakt med alle deler av virksomheten, og kan bringe fram stoff også fra "grasrota". Dette bidrar til at de ulike grupper av arbeidstakere får bedre innsikt og forståelse for hverandres arbeidssituasjon. Journalisten Arvid Løver ber om å bli kontaktet av Brobyggenens lesere når dere har tips om stoff til bedriftsavisen vår.

Brobyggen ønsker hovedverneombud og journalist Arvid Løver lykke til med arbeidet.

Husk: Kontordag hver tirsdag - telefon (03) 75 21 66. Vegvesenets internsamband: nr. 013!

Glade pensjonister på tur

TEKST: ANNE-KARIN RIISE

FOTO: SVEIN HALVORSEN

Den tradisjonelle og svært så populære pensjonistturen ble i år arrangert for dem som bor i nedre delen av fylket. Nærmere 100 hadde meldt seg på turen, der reise målet var Gamlebyen i Fredrikstad.

Men aller først var det samling i vegkontorets kantine, der adm.sjef Hans Jan Håkonsen ønsket velkommen. Her ble det servert kaffe, rundstykker og kaker, og etter at frokosten var unnagjort, gikk turen videre til Storsand. På veien hit ble det orientert om den planlagte fergefrie forbindelsen over Oslofjorden. Etter en heller udramatisk fergeoverfart, satte bussene kursen for Fredrikstad.

Gamlebyen har mange severdigheter å by på, og guidene orienterte etter hvert som bydelen ble besøkt. Det var også avsatt tid til et besøk inne i kirken.

Besøket i Fredrikstad ble avrundet med en bedre middag i Kongsten Festning.

Turen hjem var lagt om Oslo, og ble avsluttet med kafferast ved bomstasjonen på Kjellstad.

Glimt fra årets pensjonisttur.





BØR BILTILSYNET



Arild Sommerstad for anledning som mannequin i biltilsynets nye uniform.



Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard og adm. dir. Aksel Bruun fra NAF holdt tankevekkende innlegg.

Det mest interessante som stod på konferanse, var nok spørsmålet om Stortingsrepresentant Arild Hiim fra med synspunkter på denne saken. klart at vi ikke behøver å frykte at k aller første. (Det ble for øvrig regje

AV: WILLY BAKKEN

Biltilsynskonferansen, som i år var lagt til Tyrifjord, samlet nær samtlige ansatte på stasjonene i fylket og vegkontorets biltilsynsavdeling. Konferansen ble åpnet av biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard, som ønsket velkommen.

Han sa blant annet at ledelsen er enig med de ansatte, at denne form for samling blir sett på som svært nyttig og viktig. I tillegg til det faglige utbytte, er det også viktig at de som jobber innen en avdeling, får mulighet til å bli kjent med hverandre, understreket Bustgaard.

De ansatte i biltilsynet gjør en god innsats og yter god service, noe som blir bekreftet ved at vi nesten ikke får en eneste klage. Det er også viktig at vi lytter til våre kunder og at vi har evne og vilje til å tilpasse oss nye krav og oppgaver, sa Bustgaard blant annet i sitt åpningsinnlegg.

Deretter overtok vegsjef Trygve Rognan med temaene "Hva er skjedd og hva skal skje i Statens vegvesen Buskerud i tiden fremover?" og "Hva venter vegsjefen seg av biltilsynet i Buskerud i fremtiden?"

Utviklingstrekk i 80-årene - politiske signaler:

- Lavere bevilgninger/prioritert mer bompenger
- Økende krav til vegstandard
- Bedre trafiksikkerhet
- Bedre miljø.

Adm sjef Hans J. Håkønsen hadde innlegg om "Virksomhetsplan".

Sentrale elementer i målstyring er:

- Planlegging
- Gjennomføring
- Kritisk oppfølging av virksomheten

Etter en kort kaffepause overtok teknisk direktør Olav Søfteland fra Vegdirektoratet med innlegget "Biltilsynet mot år 2000".

Vil vi har det akkurat sånn som i dag? Da vil vi ikke ha fremgang. Vi kan påvir-



PRIVATISERES?

*lagsorden under årets biltilsyns-
biltilsynet bør privatiseres.
løyre var invitert for å komme
og etter Hiims sitt innlegg er det
bilsynet skal bli privatisert med det
gskifte samme dag.)*

ke forandringene som kommer, men da
må vi være aktive og realistiske.

Søfteland mente biltilsynet vil møte ut-
fordringen om større krav til biltilsynet.
Man må utnytte teknologien for ikke å bli
utkonkurrert, og man bør utnytte ressur-
sene bedre.

Vedr. fremtidsutsiktene snakket
Søfteland om den kontrollfrie bilen og at
skolene skulle undervise i førerkortopp-
læringen og eventuelt skrive ut førerkort.

Søfteland sa at å sette høyere mål, be-
tyr ikke å jobbe hardere, men smartere.
Det var lettere å få til forandringer når
man var på forskudd. Vi bør være opp-
tatt av å prøve nytt.

Neste innleder var adm. direktør Aksel
Bruun fra Norges Automobilforbund
med temaet "Hva venter en stor bilbru-
kerorganisasjon som NAF seg av biltil-
synet i dag og i fremtiden?"

NAF er en medlemsorganisasjon for
landets bilister og andre interesserte.
Det er ca. 38 testestasjoner i Norge, 3
mobile stasjoner og 6 testevogner.
Bruun regnet med at ca. 90.000 med-
lemmer vil ha blitt hjulpet innen utgan-
gen av året. Bruun hadde store forvent-
ninger til eierskiftekontrollen.

NAF har 29 øvingsbaner, og samarbei-
det med biltilsynet fungerte ikke godt
nok.

Siste innleder var stortingsrepresentant
Arild Hiim med innlegget "Skal biltilsynet
privatiseres?"

Hiim sa at privatisering ikke betyr at bil-
tilsynet blir arbeidsledig, men at arbeids-
ordninger blir så praktiske og effektive
som mulig. Hiim mente at uniformerte
vegkontroller fortsatt har en stor betyd-
ning. Tilsyn med at bilparken er i orden,
bør fortsatt være en offentlig oppgave.

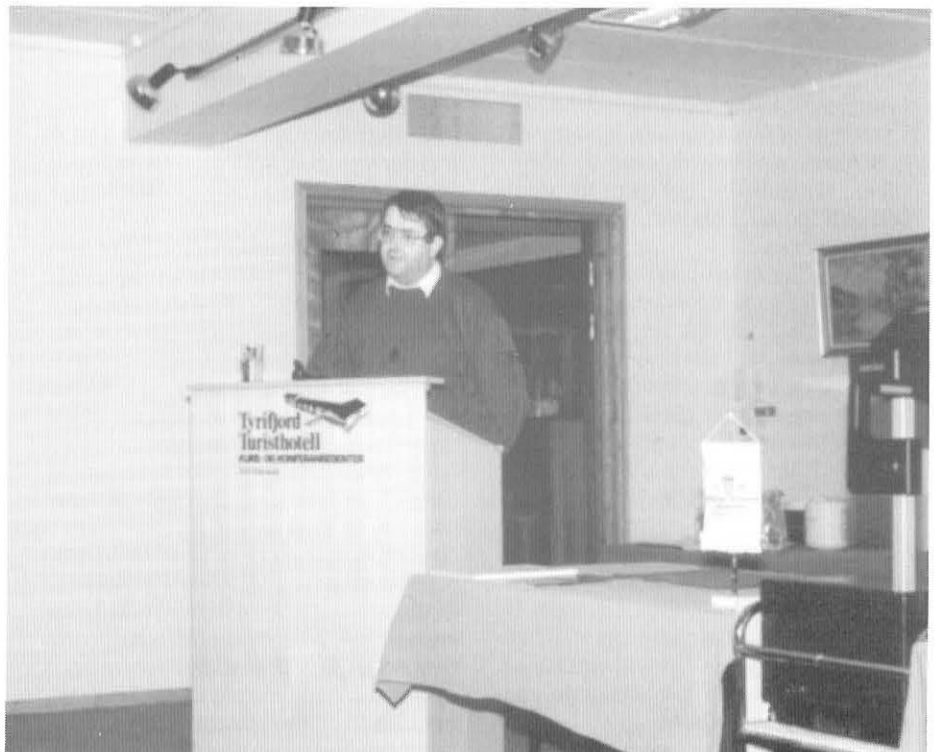
Hiim ga ros til virksomhetsplanen.

Det var satt av tid til spørsmål og disku-
sjoner etter hvert innlegg, men tiden ble
som oftest for kort. Etter alle innlede-
ne, var det også satt av tid til spørsmål og
diskusjoner i plenum.

Vi fikk også en mannequin-oppvisning
av de nye dame- og herreuniformene i
biltilsynet.



Gro Lindtvedt viser fram damenes. Bak konfransier Arne Neby.



Stortingsrepresentant Arild Hiim så det ikke som noe mål å privatisere biltilsynet.



Med livet som innsats

AV ALBERT SKARSTAD

"Vegarbeider hardt skadd ved påkjørsel på motorvegen."

"Personbil og redningsbil meid ned av lastebil."

"Misbruk av de gule varsel-lampene årsak til trafikantenes manglende respekt for arbeidsvarsling."

"Vi arbeider med livet som innsats."

Dette er overskrifter i massemedia i den siste tiden. Oppslag som bekrefter det vi allerede visste, nemlig at det blir farligere og farligere å ha sin arbeidsplass på vegen.

Allerede i 1989 satte arbeidsmiljøutvalget opp dette med sikring av arbeid på/ved veg som et satsningsområde. Og det er i perioden gjennomført 6 kurs hvor forskriftene for varsling av arbeid på/ved off. veg er gjennomgått. Totalt deltok det på disse kursene ca. 100 egne ansatte og ca. 120 deltagere fra entreprenører, maskineiere og andre etater. Det er avholdt kurs i manuell trafikkdirigering, hvor det deltok 40 personer.

Håndbok 051 Arbeidsvarsling er fordelt til samtlige trafikkskoler, alle kjørelærerne er tildelt minimumsutgaven av håndboken. Kampanjen "I vegen for deg" med utdeling av T-skjorter osv. fikk god pressdekning.

I det hele tatt er det brukt ganske store ressurser for å gjøre forskriftene som regulerer arbeid på/ved veg kjent både blant de som skal utføre arbeid på/ved vegen, og de som skal ferdes på vegen.

Hva er det da som gjør at det likevel, på tross av denne innsatsen, bare blir farligere og farligere å ha sin arbeidsdag knyttet til veg og vegtrafikk?

Jeg tror ikke vi finner løsningen i et enkelt forhold eller ved å skyldte på hverandre. Det er derfor all grunn til å stoppe opp og stille en del spørsmål, både til oss selv og til andre. Men det må skje raskt. Som veg- og vegtrafikketat har vi ikke lov til å la slike forhold utvikle seg videre uten at vi reagerer.

Jeg skal gjerne starte denne diskusjonen, og da er det nærliggende å starte



med det som er grunnlaget for all trafikkavvikling, nemlig regelverket.

Er det i dagens regelverk tatt for mye hensyn til trafikanten? Eller er det slik at vi av økonomiske og/eller praktiske "makelighetshensyn" ikke tar i bruk de muligheter som forskriften gir oss anledning til? Minimumsløsningene som var gode nok for 5 år siden, holder kanskje ikke mål i dag. Kanskje bør vi være villige til å akseptere at vi må sørge for skikkelig sperring og sikring, selv om det koster en del penger?

Hva med trafikkopplæringen? Det sies at vi har verdens beste trafikkopplæring. Vi er kanskje veldig flinke til å fokusere på plassering i kjørebanelen foran kryss, og i rundkjøringer, aktivt bruk av speil, observere trafikkbildet foran og bak osv. Viktige detaljer som en bilfører blant mye annet skal beherske. Men hva med høflighet og omtenkksomhet for andre? I denne sammenheng de som arbeider på vegen?

Det er et tankeorsak at på tross av stadig strengere krav til blivende norske bilførere, så er det vår erfaring at det er de utenlandske bilførerne som viser størst respekt for arbeidsvarslingsskilt og oppsatte sperringer. Kanskje er vi ikke verdens beste i trafikkopplæring!

Hva med straffereaksjonene? Det er sikkert riktig å drive trafikkovervåkning

både i høyhastighetssoner og innenfor tettbygde områder, men det virker som om det er feil bruk av reaksjoner når en som har kjørt noen kilometer for fort på en åpen vegstrekning omgående mister førerkortet for noen måneder. Mens en som innenfor et forskriftsmessig varsel og avsperrt arbeidsområde kjører ned oppsatt sperrevogn og påfører en arbeidstaker varige skader, får beholde førerkortet.

Hva med vår egen holdning som enkeltmennesker? Er vi omtenkssomme nok i hverdagen, reagerer vi når vi ser forhold i trafikken som ikke er som de burde være? Hjelper vi de som kanskje trenger hjelp eller er det "tøffere" å legge seg på hornet og tilkjennegi at vi synes vedkommende er udugelig?

Det går mot et nytt årsskifte. Det er tradisjon i å ha nyttårslofter. Kanskje bør vi la 1991 bli året da vi begynner å spørre oss selv: Hvordan kan jeg gjøre det jeg driver med bedre?

La oss i hvert fall være enige om at noe må gjøres før vi opplever enda alvorligere uhell enn de vi har hatt hittil.





VEGORAMA - et hjelpemiddel for deg!

Vegdirektoratet har utviklet et PC-basert EDB-program som er et nyttig hjelpemiddel for alle brukere av veg- og trafikkdata. Programmet heter VEGORAMA, og nyeste versjon ble i januar i år sendt ut til alle vegkontor. Programmet er nært knyttet til Vegdatabanken, ved at det har fått sine grunnleggende data derfra, men VEGORAMA kan imidlertid kjøres på en standard PC med grafisk fargeskjerm og mus. VEGORAMA kan benyttes til presentasjon, analyse og ajourhold av veg- og vegrelaterede data.

VEGORAMA er ment å være et hjelpemiddel for både ledere og saksbehandlere på alle nivåer i etaten som trenger tilgang til veg- og trafikkdata.

VEGORAMA er laget slik at det er enkelt å bruke, derfor er det mus og meny-styrt. Pek på menyen og velg hva du vil gjøre. Det kan sees på som brukernes vindu mot informasjon i Vegdatabanken. VEGORAMA har et grafisk brukergrensesnitt, det baserer seg på en kart-presentasjon av vegnettet.

VEGORAMA er pr. i dag fylkesbasert. Dvs. at du ved oppstart får det grafiske vegnettet for ditt fylke opp på skjermen. I tillegg kan du få vist konturdata (kyst, elv, vann) og grenser (fylke, kommune) sammen med vegnettet. Om du ønsker det, kan du lett forstørre det området du er spesielt interessert i.

Alle grafiske presentasjoner i VEGORAMA kan også tas ut til en standard HP-plotter. På slike plott kan du også

legge inn tilleggsopplysninger i tekst. Figuren viser et eksempel på plott av trafikkmengder for vårt fylke.

På dette vegnettet kan du ved hjelp av ulike funksjoner få presentert veg- og trafikkrelaterede data. F.eks. kan trafikkmengder (ÅDT) vises som ulike farger på vegrutene. Andre vilkårlige punkt- eller strekningsbaserte opplysninger som kan relateres til vegnettet via vegident, kan presenteres og visualiseres på samme måte. For eksempel kan data registrert ved hjelp av NorDiC-systemet (skilt, grøfter, rekkverk e.l.) presenteres i VEGORAMA. Derved kan du lett få oversikt over vegnettets status/standard.

Det grafiske vegnettet i VEGORAMA er også inngangsnøkkel til mer detaljerte opplysninger knyttet til vegnettet. Du peker i vegnettet ved hjelp av musa og får fram detaljer om de fagdata du har valgt.

Rapporter fra de ulike fagregistre i vegdatabanken kan tas ut tilrettelagt for innlesning og presentasjon i VEGORAMA.

VEGORAMA har videre spesialtilpassede funksjoner for behandling av trafikkdata. De faste tellepunkt kan vises på vegnettet. Deretter peker du på et tellepunkt, trykker en mustast, og får fram opplysninger om tellepunktet. Dessuten inneholder VEGORAMA en egen funksjon for ÅDT-beregning ut fra foretatte maskinelle korttidstillinger. VEGORA-

MA brukes også til ADT-belegging av vegnettet, og til å kontrollere innholdet på tellefiler fra maskinelle trafikktelegninger.

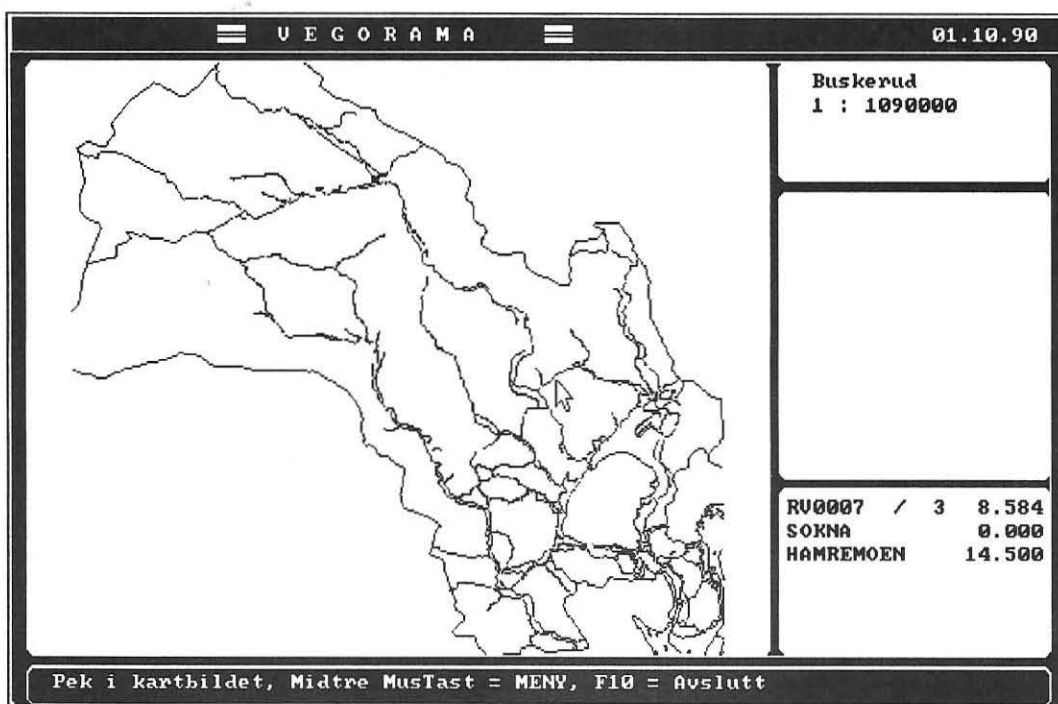
VEGORAMA har også funksjoner mot andre fagområder enn trafikk. Registrert tverrprofil langs en vegrute kan betraktes i VEGORAMA. Likeledes kan det knyttes bilder eller skisser til vegnettet. Ved å peke på en vegrute, kan man deretter "bla" i disse bildene, ved at bildene ett for ett vises på skjermen. En funksjon for oppslag mot ulykkesdata er også utviklet.

Vi kan også fortelle at enkelte kommuner har vist interesse for systemet. Likeledes har svenske og danske vegmyndigheter vist stor interesse for VEGORAMA.

På vegkontorene har VEGORAMA til nå først og fremst vært benyttet til arbeidet med trafikkdata. De fleksible mulighetene for presentasjon av generelle vegrelaterede data, sammen med de sterkt forbedrede plottemuligheter, har gjort VEGORAMA til et slagkraftig presentasjonsverktøy. På vårt vegkontor er det Dina Lefdal som er ansvarlig for bruk og opplæring i VEGORAMA.

Kan VEGORAMA være av interesse for deg? Har du tilgang til en PC? Ta i så fall kontakt med henne for ytterligere informasjon. VEGORAMA eies av Statens vegvesen, og kan således fritt distribueres innenfor vegkontoret.

BUSKERUD





Kjører vi piggfritt?

AV: WILLY BAKKEN

Både sentralt og lokalt henstiller vi nå om at folk skal vurdere sitt behov når de skal kjøpe nye vinterdekk. Vi ber bileierne "bruke hue" og spørre om det virkelig er behov for å anskaffe vinterdekk med pigger, eller om ikke piggfrie dekk er et like godt alternativ.

Grunnen til dette er at behovet for pigger er forskjellig, alt etter hvor i landet en ferdes.

Årlig slites det asfalt for mange millioner her i landet. Bare i Buskerud regner vi med en utgift på mellom 15 og 20 millioner kroner årlig. Spordannelse og forurensning er en annen negativ effekt piggbruken fører med seg. Argumentet mot å kutte ut piggdekkene er at folk føler seg utrygge uten pigger.

Vi som for det meste ferdes i Drammens-området, opplever svært få dager da det virkelig er behov for piggdekk. Derfor burde dette være et område som man godt kan ferdes i uten pigger.

På bakgrunn av dette faktum og at vi nå ber publikum vurdere sitt dekkbehov, har vi gjort en liten undersøkelse innen "eget hus" for å se om denne henstillingen blir fulgt av de ansatte, eller om den oppfattes bare å gjelde alle andre.

Vi ba om svar på følgende tre spørsmål:

1. KJØRER DU MED ELLER UTEN PIGGER I DAG?
2. BEGRUNNELSE:
3. DERSOM DU HAR PIGGDEKK, VIL DU VURDERE Å BYTTE TIL PIGGFRIE?

ANLEGGSSJEF TORE BRAATEN:

1. Jeg kjører med pigger.
2. Kjøpte nye vinterdekk i fjor.
Nei, jeg kjører rundt i hele fylket.

PLANSJEF JOHAN FILSETH:

1. Kjører med pigger.
2. Har ikke behov for å bytte, de gamle holder et år til.
3. Ja.

Foto: Fremtiden.

**OVERING. EIVIND BERGE - MASKI-NAVD.**

1. Uten pigger.
2. Jeg kjøpte mine første piggfrie vinterdekk til sesongen 89/90 og har montert samme dekk på bilen for inneværende sesong. Så langt har jeg bare gode erfaringer. Bare to turer forrige vinter kunne jeg kanskje følt meg tryggere med piggdekk (underkjølt regn på asfalt), men en må bare tilpasse farten etter forholdene. I tillegg til piggfrie dekk har jeg kjøpt et sett hurtigkjettinger som ligger fast i bilen vinterstid. Så langt har de ikke vært i bruk.

OVERING. SVEIN GILHUUS - EIEN-DOMSSEKSJONEN:

1. Jeg kjører med pigger.
2. Føler større trygghet. Det kan være en del vanskelige dager på arbeidsreisen Konnerud-Drammen. Jeg kjører dessuten en del oppover i fylket i forbindelse med skirenn og skitur.
3. Nei, jeg har ikke gjort det.

VEDLIKEHOLDSSJEF BRIGT HOPE:

1. Med.
2. Må fram på fylkesvegnettet i forbindelse med jobben. Der skal det som kjent ikke gjøres noe vintervedlikehold.
3. Nei. Bare hvis Pay kan skaffe mer penger til fylkesvegvedlikeholdet.

VEGSJEF TRYGVE ROGNAN:

1. Jeg kjører uten på min nye bil og gamle piggdekk på den gamle bilen.
2. Antas unødvendig å bruke pigger.

FØRSTEKONS. TORE WANG - REGNSKAP:

1. Uten. (Har sommerdekk).
2. Jeg har ikke bytta ennå (før snøfallet).
3. Ja ved neste kjøp.

BILTILSYNSSJEF ASBJØRN BUSTGAARD:

1. Uten pigger.
2. Jeg kjører oftest Bærum-Drammen på motorveg og har derfor ikke problemer. Det er heller ingen problemer høst og vår, og piggfrie dekk er meget behagelig å kjøre på. Dette er mitt første år hvor jeg kjører uten pigger. Jeg har derfor ingen erfaring med hvordan det blir på glatt føre eller snødekket veg. Jeg er imidlertid overbevist om at det skal gå bra. Til slutt vil jeg understreke viktigheten av å tilpasse kjørefarten etter forholdene, kjøre noe saktere på glatt veg og holde noe større avstand til forankjørende.

OVERING. GUNNAR GRAN - ANEGG-SAVDELINGEN:

1. Med pigger.
2. Jeg har gode nok dekk for denne vinteren med pigger.
3. Ja.

TRAFIKKPEDAGOG STEINAR STENVIK - BILTILSYNSAVDELINGEN:

1. Med pigger.
2. Dekkene er godt brukbare, nesten som nye. Jeg har kjøpt brukte biler med fulle sett dekk.
3. Ved kjøp av nye dekk vil jeg sannsynligvis kjøpe piggfrie.

FØRSTESKR. AUD LAURENTZ TVEIT - ARKIVET:

1. Med pigger.
2. Trygghetsfølelse (falsk?)
3. Ved utskifting av dekk, ja.

AVD.ING. TORILD SKAADEN - TRAFIKKSEKSJONEN:

1. Med pigger.
2. Framkommelighet til bolig, samt mye ferdsel i høgjellet. Har dessuten hele fylket som arbeidsområde.
3. Tja!

OVERING. WILHELM FOSLIEN - VEDLIKEHOLD:

1. Har kjørt piggfritt 5 vintre.
2. Kjører stort sett på bare veger hele vinteren, med unntak av enkelte problemdager. Da er det viktig å holde god luke til foranliggende kjøretøy og avpasse farten.

OVERING. JAN WAMSTAD - TRAFIKKSEKSJONEN:

1. Med.
2. Dekkene er for gode til å kastes. Fulgte bilen. Gammel vane.
3. Ja!

OVERING. FRITHJOF INDSETH - LAB.:

1. Med pigger.
2. Større sikkerhet ved isete vegbane. Kjører noe i områder med iset og glatt vegbane - høyereliggende strøk uten salt/sand. Har ikke kjettinger som er enkle nok å montere i et knipetak.
3. Ja - vurderer, men konklusjon?

I tillegg har vi også bedt maskinavdelingen svare på hvordan det er med etasens egne kjøretøyer - er piggdekkdiskusjonen i gang der?

OVERING. EIVIND BERGE SVARER:

Piggfrie vinterdekk er så langt ikke montert på noen av våre gule vinterbrukte bi-

ler. Men dette er stadig et tema vi drøfter med våre sjåførere på lags- og avdelingsmøter. Til nå har begrunnelsen for bruk av piggdekk vært at vegvesenets biler ofte er de første som rykker ut når værforholdene gjør det nødvendig, som for eksempel snørydding og strøing. Piggdekkene tilsier gitte situasjoner en bedre framkommelighet, noe jeg så langt vanskelig kan imøtegå. Personlig tror jeg piggfrie dekk vil vinne terreng i den gule bilparken også, men alt må ha sin tilpasningstid, så også dette med piggfrie dekk.

Konklusjonen på vår husomfattende undersøkelse ble at 4 av 15 spurte kjører piggfritt i dag, altså ca. 26 %. Dersom det hadde blitt gjort en tilsvarende landsomfattende undersøkelse, tror vi den ville ha vist at andelen piggfrie er høyere hos oss en resten av befolkningen.

Det som er skuffende, er at enda er ingen av vegvesenets egne kjøretøyer blitt utstyrt med mer miljøvennlig skoning. Vi vil tro at en god del av de bilene som triller i den nedre delen av fylket, godt kunne klare seg uten pigger. For det er vel kun et fåtall av disse som har brøyting og strøing som hovedoppgave?

Vi ønsker å informere om: Ny håndbok fra Vegdirektoratet

059 - DRIFTSSTATISTIKK - EGEN-
MASK
VEGDATA 0196 SIDER

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

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 80,- + porto.





CASINO PÅ VEGKANTEN

For en stakkars vegfant er det snart ikke godt å vite hva en skal tro på.

Avis er slett ikke Bevis med den arbeidsstilen journalister har nå til dags.

Politikere synes også å ha mistet enhver troverdighet. For det første synes de å huske svært dårlig - for det andre så synes de å være besatt av en uimotståelig trang til å gjøre andres feil omigjen. Økonomisk sans har de knapt - så drives da heller ikke dette spillet for egne penger - denne gangen er det skatteborgerne som betaler. Men de har jo valgt dem som nå spiller ved rouletten.

Leseren har kanskje allerede ant at det det denne gangen dreier seg om, er vegutbygging i Drammens-området.

Ut fra grundige analyser og utredninger har kompetente organer fattet vedtak. Med bakgrunn i disse vedtak løper prosessen videre gjennom nye faser - og nærmer seg gjennomføring.

Muligens i mangel av egne primære arbeidsoppgaver å jobbe med, kaster alle seg inn i debatten. Innen den aktuelle kommune stikker snart den ene PR-kåte småsjefen for ett eller annet, hodet fram i media og mener dette eller hint om vegspørsmål, snart en annen. Ikke alltid like enige om målene - men midlene skal tas fra bommen i Lier!

Noen skifter til og med mening rett som det er - mens de andre ganger ikke tør å mene noe som helst om saker de er satt til å jobbe med!

Men å ta seg tid til å møte til avtalt tid med vegsjefen for å diskutere perspektivene for neste vegplanperiode, har de ikke.

Politikere som befinner seg i utkanten av den allmenne interesse ser muligheten for nok en gang å figurere på avisenes førstesider. Nye ideer lanseres med brask og bram - men de viser seg å være de reneste luftslott hvis en skal legge økonomiske realiteter til grunn - og som de rene håpløsheter i forhold til de trafikkavviklings- og miljø-problemer alle har som uttalt mål å løse.

Nye er ideene heller ikke. For de som har fulgt sakene opp gjennom åra, er det som nå kommer fram kjent stoff - de aktuelle løsninger har vært med ved de vurderinger som har ført fram til de vedtak som ligger til grunn for dagens planarbeid.

Kunne vi bare ane hvilke motiver som ligger bak - for mens dette spillet foregår, utvikles den stadig fortsatt økende trafikken på det alternativet ingen tør å foreslå - nemlig det eksisterende vegsystemet.

Avisspaltene er hver dag fulle av beskrivelser av de miljøulempere som trafikken på eksisterende vegnett påfører omgivelsene - og rapportene strømmer inn om trafikkulykker og elendighet langs dagens transportårer.

Avisene ja - de er et kapittel for seg.

Den ene av de to har vist ryddig journalistikk - og fortjener blomster for det.

Den andre sitter midt i spillet - og tar seg ikke engang umaken å gjengi redegjørelser fra vegvesenets side korrekt. Man kan bare ane hensikten med slik adferd. Men den virker jo ganske opplysende - bedre dokumentasjon på at den aktuelle redaksjon er fanget av sitt eget spill kan en knapt finne. Hvis ansvarlige medarbeidere deltar i dette spillet, er det ille - hvis de ikke vet om hvilke forvrengninger de begår av andres skriftlig formulerte utsagn, er det oppsiktsvekkende.

Nå vil vel dette kanskje falle enkelte tungt for brystet. Men det må da vel være lov for en stakkars vegfant å ha meninger om bladlus, politikere og andre byråkrater enn sine egne også?

OKTAN

Neste år vil bruktbilene som skifter eier i Buskerud bli mer trafiksikre

AV BILTILSYNSSJEF ASBJØRN BUSTGAARD

Fra 1. januar 1991 innføres det i Buskerud fylke obligatorisk kontroll av alle person- og varebiler som er eldre enn 4 år ved eierskifte dersom bilene ikke er kontrollert i løpet av de siste 12 måneder.

Ordningen er kommet i stand som et samarbeid mellom Buskerud Bilbransjeforening og NAFs testestasjoner i fylket.

Biltilsynet vil godta tilstandsrapporter fra godkjente verksteder eller NAFs testestasjoner i fylket som deltar i ordningen likeverdig med biltilsynets egne kontroller.

Biltilsynets krav til de bilverksteder og testestasjoner som skal delta i ordningen er at de må ha bremseprøver eller tilgang til bremseprøver og at bilverkstedenes og testestasjonenes teknisk ansvarlige har gjennomgått et informasjonskurs holdt av biltilsynet.

Ordningen er en prøveordning hvor biltilsynet har forbeholdt seg retten til å foreta stikkkontroller på kjøretøy som er utstyrt med tilstandsrapport etter kontroll ved godkjente verksteder eller NAFs testestasjoner.

Spraybokseksplasjon i bil

Fra AMU-protokollen i Aust-Agder har vi merket oss en sak, som også vi her i fylket bør være oppmerksom på.

Sakens bakgrunn var en sprayboks med merkemaling som eksploderte i en VW pickup på Evje.

Ved en tilfeldighet var det ingen personer inne i bilen da ulykken inntraff.

I eksplosjonen skjer følgende skade på bilen:

Bakruten blåses ut. Venstre sidevindu pulveriseres. Venstre dør buler ut. Frontruta blåses ut og havner 4-5 meter foran bilen. Høyre fordør deformeres i hengslene, slik at forkant av døra ligger ca. 3 cm utenfor bilsiden. I den etterfølgende brannen skades seter og innvendige trekk.

Det har vært holdt møte på vegsentralen hvor representanter fra salgsmået, arbeidstilsynet, verneleder, maskinavdelingen og sjåføren av bilen var til stede for å prøve å oppklare årsaken til eksplosjonen.

Det var vanskelig å komme fram til noen konklusjon om dette.

Ledelsen har foreløpig sendt ut rundskriv, og nedlagt forbud mot oppbevaring av spraybokser inne i cupeen.

AMU ser alvorlig på hendelsen, og ber verneleder, hovedverneombud og maskinavdelingen arbeide videre med saken for å finne løsninger for oppbevaring av spraybokser. Dette av hensyn til eksplosjonsfare, ozonlaget og nødvendighet av boks i det hele tatt.



Et fint eksempel på hvordan vegvesenets kjøretøypark burde være, men kanskje vanskelig å gjennomføre i praksis til en hver tid?

Statens vegvesen - en miljøetat??

Av Steinar Stenvik

Som storbruker med egne kjøretøyer og mannskaper er Statens vegvesen en etat som blir lagt merke til på vegen. Både den markerte gulfargen på kjøretøyene og den blå-oransje-kledte inne i bilen er lette å registrere, og kjøretøyene våre befinner seg da også stort sett ute på vegene i oppdrag.

Det er i disse dager mye snakk om miljø og særlig anstrengelsene for et bedre miljø, hvor vi alle skal gjøre vårt til å redusere utslipp og dermed sikre et bedre liv for våre etterkommere. For å nå dette målet, vil det etter hvert komme restriksjoner og økte avgifter, både for å eie og bruke et kjøretøy.

Samtidig setter Statens vegvesen, ved Biltilsynet, inn store ressurser i innkjøp og drift av måleinstrumenter til bruk ved

kontroller, og det legges opp til økt innsats i måling av avgasser.

Ved siden av denne såkalte miljømåling på avgasser, vil satsning på oppfølging av atferd i trafikken sannsynligvis bli det neste store satsningsområdet, med veiledning til publikum for å skape en bedre kjørestil.

God atferd i trafikken er også en del av et godt miljø, i et samfunn der vi kanskje kan lære å hjelpe hverandre, fremfor å "ta rotta på hverandre". Drar vi tanken om et godt miljø videre, vil selvfølgelig synet på Biltilsynet og Statens vegvesen som en felles etat stille stadig større krav til denne etaten.

Hvordan folk flest oppfatter Statens vegvesen som etat, skal jeg ikke ha noen formening om, men selv liker jeg å ha en ryddig bil, og aller helst en nyvasket bil.

Når jeg er på veien, ser jeg allfor ofte at våre gule biler er så fulle av gammel søle at en knapt kan se baklykter eller

kjennetegn, og for meg kan det nesten virke som om det skal være slik.

For meg blir dette ikke noe godt bilde av Statens vegvesen som miljøetat. For meg er et godt miljø et rent miljø, og dermed blir også min oppfatning av en god miljøetat en ren etat. Selvfølgelig kan en ikke til enhver tid kunne forlange et skinnende ytre, men en ren overflate behøver ikke ta for meget av tid eller innsats.

Jeg anser meg for å være som folk flest, og synes at et møkkete kjøretøy ikke hever etatens anseelse som miljøetat. Hvordan ville etaten bli ansett hvis vi gikk mer inn for å skape et positivt bilde av oss selv?

Jeg tror at et rent ytre kan være et første skritt på veien for å skape et bedre bilde av oss som miljøetat blant folk flest. Vi har det vel ikke så travelt at vi ikke kan ta oss tid til å være en ren etat?



Informasjon om vinterdekk



AV BILTILSYNSJEF
ASBJØRN BUSTGAARD

Som kjent for de fleste har Statens vegvesen og spesielt Biltilsynet gått aktivt ut med informasjon til publikum om vinterdekk.

På alle fylkets biltilsynsstasjoner har vi for tiden en vinterdekkutstilling med forskjellige typer vinterdekk med og uten pigger.

Vi har også sendt ut flere pressemeldinger hvor vi har gjort publikum kjent med de nye forskriftene om vinterdekk hvor det fremgår at vinterdekk er spesielt merkede dekk med mønsterdybde på minst 3 mm.

Vi kjenner til at den årlige piggdekkslitasjen på våre veger er beregnet til å koste ca. 300 millioner kroner pr. år, og

disse kostnadene må vi alle være med på å betale over skatteseddelen.

Vi blir også utsatt for dårligere miljø på grunn av slitasjestøvet som piggdekkene forårsaker.

Er det nødvendig å bruke piggdekk om vinteren?

Det er et spørsmål alle bilførere må stille seg.

Det er nå kommet nye og bedre vinterdekk uten pigger og som har meget gode både kjøre-, fremkommelighet- og sikkerhetsegenskaper.

Piggfrie vinterdekk er et godt alternativ for de fleste.

Jeg vier også til en annen artikkel i "Brobyggeren", "Piggdekk - en trussel mot helse og miljø", skrevet av en tidligere kollega, sivilingeniør Per O. Lie, ansatt hos Bertel O. Steen A/S. Denne artikkelen gir etter min mening et godt uttrykk for en bilfagmanns mening om vinterdekk.

Piggdekk - en trussel mot helse og miljø!

I flere år har debatten gått høyt om spørsmålet for eller imot piggdekk. I høst har flere tidsskrifter presentert dekktester som viser at vinterdekk uten pigger (frikjonsdekk) under alle forhold er like eller bedre enn ordinære piggdekk. Det er kun på hard, glatt is at piggdekkene stopper på kortere strekning. Dette er prøver som tas med blokkerte hjul. Under alle andre forhold viser frikjonsdekkene bedre egenskaper enn piggdekkene.

Hvordan ville resultatene være om man gjennomførte testene med noe slitte dekk, f. eks. dekk som er kjørt en vintersesong?

Piggdekk som er kjørt en vinter, viser tydelige tegn til slitasje. Piggene er nedslitt, flere er falt ut. Dekkets knaster er slitte - de skarpe kantene er avrundet og gir dårlig grep.

Moderne piggfrie dekk har et mønster som gjør at selv ved betydelig slitasje er sporene i dekkene tilnærmet like skarpe. Jeg er overbevist om at om en sammenligner noe slitte piggdekk med noe slitte frikjonsdekk, vil frikjonsdekkene under alle forhold være piggdekkene overlegne.

Ovenstående er den første begrunnelse for hvorfor jeg mener at piggdekk må forbyes med omgående virkning.

Nedenfor følger en argumentrekke som ytterligere begrunner hvorfor piggdekk snarest må bort fra norske veier:

STØY!

Piggene sliter på kort tid bort den mykere delen av veidekket slik at steinene som er blandet i asfalten blir liggende "i dagen". Ved kjøring på slitte veidekke oppleves rullestøyen som meget plag-som - også i sommerhalvåret.

Kjøring på slitte veidekke støyer vesentlig mer enn kjøring på jevnt underlag.

Kjøring med piggdekk forsterker støyen "dobbelt opp" og er langt mer plag-som enn bilstøyen for øvrig, som SFT er så opptatt av å få redusert.

FORURENSING!

Hver vinter river piggene opp over 300.000 tonn asfalt, reparasjonsutgifter er over 350 mill. kroner i året.

I Oslo-området kan en se en grå støvsky liggende som et lokk over byen i store deler av vinterhalvåret. Jeg er overbevist om at luften som er full av støv, binder annet utslipp av skadelige gasser så som HC og NOX, og hindrer en raskere luftutskifting i gater og på plasser. Dermed blir forurensningsbelastningen ekstra sterk i vinterhalvåret.

Myndighetene påstår at asfaltstøv

ikke er helseskadelig, men jeg kan ikke forstå at de mengder tjærestoffer sammen med annen forurensning ikke er skadelig. Vi ser jo at økningen i allergi- og astma-tilfeller stiger sterkt, særlig blant barn som oppholder seg i områder med sterk trafikkbelastning.

Økningen i slike helseplager er sterkere hos oss enn i andre europeiske byer det er naturlig å sammenligne oss med.

En annen plage er all skitten. Det er direkte pinlig å vise fram for besøkende fra andre land, våre møkkete hus og veier. Man kan kjøre bil fra Oslo til Paris (ferge til Kiel) og tilbake igjen uten å behøve å vaske bilen, men kjør Oslo-Sandvika og tilbake, så kan en knapt se hvilken originalfarge bilen har.

SIKKERHET!

Selv om vinteren kjører de fleste på i hovedsak bare veier, eller gode vinterveier. I Oslo-området kjører de fleste på snø og isfrie veier i over 90 % av vinterhalvåret. Piggdekk på bare veier gir vesentlig dårligere veigrep enn piggfri dekk, også sommerdekk.

I Norge har vi en sterkere økning i trafikkuhell med påkjøring bakfra enn i andre land. Dette kan lett forklares. Om vinteren kjører nesten alle med piggede-



kk med dårlig veigrep på bar vei. Hastigheten er like høy som om sommeren, stopplengden er mye lengre med piggdekk enn med piggfri dekk, og kollisjonen er et faktum.

Pga. dype slitasjespor oppstår risiko for vannplaning både sommer og vinter. Vannplaning kan oppstå ved oppbremsing allerede fra 30-40 km/t. Når slitasjesporene begynner å bli markerte vil "saltsørpe" bli liggende lenge i sporene. Dette er med på å bløte opp asfalten, piggene får lettere tak og slitasjen akselereres. "Asfaltsuppa" spruter opp på lykter og frontvinduer, med dårlig sikt som resultat. Dette er en ytterligere sikkerhetsrisiko. Frontvindu slites, sikten forverres enda mer, - sikkerhetsrisikoen øker.

Pga. at "saltlaken" ligger unødvendig lenge i slitasjesporene får dekkene raskere et såpeglatt belegg. Dette er igjen med på å nedsette friksjonsevnen når bilen kjører inn på tørr vei. Sjåføren regner med normal stoppstrekning, men blir kraftig lurt av de sleipe dekkene, og faren er nok en gang til stede for trafikkuhell.

Økonomi, drivstoff-forbruk og utslipp!

- Et slitt veidekke øker rullemotstanden.
- Vann og snøslaps i slitasjesporene øker rullemotstanden.
- Piggdekk har større rullemotstand enn piggfri dekk.

Dessverre er det ikke urimelig å regne med økning i drivstoff-forbruket på 10-15 % pga. ovenstående.

Dette gir naturligvis tilsvarende økning i utslipp og også økning i transportkostnadene.

Det finnes enkelte dekkfabrikanter som forsøker å utvikle dekk med såkalt miljøpigg. Dette er en pigg som har vært laget av plastmateriale, den er lettere og kortere enn stålpiggen. Miljøpiggen er ikke så "effektiv" som stålpiggen.



Foto: Fremtiden.

Miljødekket må derfor ha noe dårligere egenskaper enn det normale piggdekket.

Hvorfor da miljødekk? Det må jo på alle punkter ha dårligere egenskaper enn det piggfrie friksjonsdekket.

Dessuten satser de store dekkprodusentene store summer på å utvikle stadig bedre vinterdekk uten pigg, vel vitende om at dette er det eneste riktige for miljø og sikkerhet.

Jeg finner ikke ett eneste argument til forsvar for piggdekket. Myndighetene må snarest forby bruk av piggdekk til beste for vår helse og vårt miljø. Jeg er overbevist om at samfunnet kan bruke de sparte hundrer av millioner kroner på bedre måte, enn å skape trafikkproblemer om sommeren mens reparasjonsarbeid pågår.

PER O. LIE.

Hallingkastet 1990:

Av: Willy Bakken

Heller ikke i år skulle det lykkes våre tapre håndballkastere å gå helt til topps i Hallingkastet. Etter heltemodig innsats i de innledende rundene, måtte både dame- og herrelaget si takk for seg. Selv om begge lag vant en kamp hver seg, var ikke det godt nok for videre avansement i turneringen. Vinnere i år

UFLAKS OGSÅ I ÅR

ble Vest-Agders damer og Sør-Trøndelags herrer.

Som vanlig var det stor deltagelse også denne gang, med 18 fylker og 430 mer eller mindre aktive sportsutøvere. Tidlig fredag ettermiddag brakket det hele løs, både i hallen på Gol og i Ål, og det ble spilt i alt 44 kamper og scoret 484 mål. Det hele kulminerte lørdag ettermiddag i Golhallen med finalekampe.

På lørdag kveld ble som seg hør og bør både seirende og ikke-seirende lag

hedret for stor innsats i turneringen, og det vanket diplomer og også noe mer håndfaste ting som bevis på det.

Selv om våre lag denne gang var noe uheldige med puljetrekningen, ville det kanskje være en idé å starte treningen noe tidligere neste år. Fjorten dagers samtrening synes å være noe i snaueste laget foran en slik gigantturnering.

Henstillingen går til både dame- og herrelaget - for til neste år er det 20-årsjubileum, så da gjelder det å bite noe bedre fra seg.



Hva bør biltilsynet gjøre?

Biltilsynet har viktige oppgaver i trafiksikkerhetsarbeidet. Men forskningen har hatt problemer med å påvise positive virkninger på trafiksikkerheten av mye av det biltilsynet gjør. Er det forskningen eller biltilsynets trafiksikkerhetsarbeid det er noe galt med? Hva kan og bør biltilsynet gjøre for å bedre trafiksikkerheten? Forsker Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt (TØI) har mange synspunkter på trafiksikkerhet og biltilsynets rolle på feltet.

AV ANNE BÆKKEN

- Jeg kan nok her provosere noen, sier Elvik, - men jeg håper at jeg ikke er for provoserende. En "passende" provokasjon kan ruske opp i tilvante forestillinger og oppmuntre til nytenkning. Men den skal ikke gjøre folk motløse.

- Skal vi forbedre noe, må vi først kjenne svakhetene. Mitt ønske er å bidra til en kritisk diskusjon om hvordan biltilsynet kan bedre sitt trafiksikkerhetsarbeid.

- Har du selv noen ideer om hvordan dette kan gjøres?

- Ja, det har jeg, sier Elvik. - Men jeg tror at de beste ideene må komme fra biltilsynet selv. Biltilsynet kan bygge på praktiske erfaringer. Vi forskere sitter jo som kjent bare bak skrivebordet. Vi trenger i høy grad impulser og ideer utenfra.

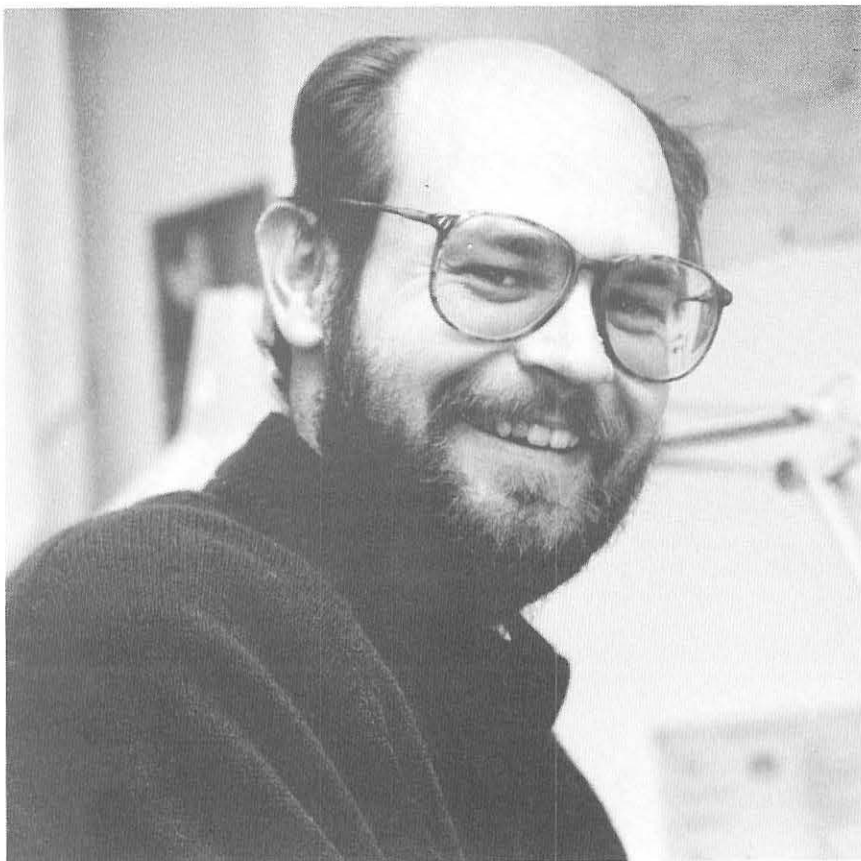
MÅ FORBEDRE FØREROPPLÆRINGEN

- Du har hevdet at det ikke er påvist noen positiv virkning på trafiksikkerheten av føreropplæring. Det må da være innlysende at ingen kan ferdes sikkert i dagens trafikk uten skikkelig opplæring?

-Ja, det siste har du i alle fall helt rett i. Men jeg må med en gang få arrestere påstanden om, at jeg har sagt at opplæring ikke har noen ulykkesreducerende virkning. Hvis jeg er blitt oppfattet slik, så er det behov for en presisering.

- Nå har du sjansen til å presisere dine synspunkter!

- Budskapet er egentlig nokså innviklet. Men OK. La oss forenkle det litt, då. La meg sammenfatte i fire punkter:



Forsker Rune Elvik ved Transportøkonomisk institutt tror på mer trafiksikkerhet i 90-åra.

For det første: De fleste undersøkelser om formell føreropplæring har ikke påvist noen nedgang i ulykkene som følge av opplæringen. Men det gjelder ikke alle. Noen undersøkelser har funnet positive virkninger. I Trafiksikkerhets håndboka har vi framhevet disse undersøkelsene spesielt. Grunnen til det er at vi mener at de positive erfaringene må studeres ekstra nøye, for at vi skal finne fram til de opplæringstiltak som virker best.

- For det andre: Vi kan som forskere bare si noe om opplæringstiltak som er undersøkt. Tiltak som ikke er undersøkt vet vi jo ikke noe om virkningen av. Derfor kan vi faktisk ikke si noe generelt om virkningen av opplæring på ulykkene. Vi kan selvsagt heller ikke være sikre på at de opplæringstiltak som er undersøkt, er de beste som finnes.

- For det tredje: Det at virkninger ikke er påvist, betyr ikke nødvendigvis at de ikke finnes. Hvis virkningene er små, men likevel positive, kan de være meget vanskelige å påvise i en enkelt undersøkelse. Undersøkelsen er kanskje

for liten, eller varer ikke lenge nok, til at virkningen kan oppdages. Mange av de undersøkelsene som er gjort om føreropplæring har svakheter som gjør at vi må ta resultatene med en klype salt.

- For det fjerde: Når en undersøkelse ikke lykkes med å påvise noen nedgang i ulykkene på grunn av opplæring, kan man ikke konkludere med at opplæringen bør avskaffes. Tvert om er det like naturlig å si at opplæringen har vært utilstrekkelig og bør forbedres. I alle felle er det den konklusjon jeg synes vi bør trekke. For med dagens trafikkssystem er fjerning av formell opplæring utenkelig politikk, slår Rune Elvik fast.

- Hva er galt med dagens opplæring? Har ikke Norge den beste føreropplæringen i verden?

- Vi deltar ikke i noe verdensmesterskap. Jeg vet ikke om vi i Norge har verdens beste føreropplæring; vi har i hvert fall ikke verdens dårligste. Men en ting er jeg sikker på, sier Elvik. - Det er at hvis vi er så fordømt selvgode at vi tror vi er best i verden og hviler på våre laurbær - vel, så vil andre etter hvert utvikle



bedre opplæring enn det vi har. Å unnlate å prøve ut nye tiltak fordi vi tror vi allerede har det beste, er derfor den sikreste måten å miste vår lederstilling på.

RISIKOFORSTÅELSE

Ifølge Elvik er det fire ting en prøver å påvirke i formell føreropplæring:

- * kunnskaper
- * ferdigheter (tekniske og trafikale)
- * risikoforståelse
- * motivasjon (i videste forstand).

Tradisjonelt har opplæringen lagt stor vekt på tilegnelse av kunnskaper og ferdigheter. Men det er ifølge Elvik grunn til å tro at risikoforståelse og motivasjon er viktigere for sikkerheten.

Det er helt avgjørende at føreren må ønske å kjøre sikkert, slår Elvik fast. - For ellers er det fare for at føreren misbruker de ferdigheter han har fått gjennom opplæringen. En fører som vet at han er flink til å manøvrere og betjene bilen vil kanskje kjøre med litt mindre sikkerhetsmargin enn andre. Og da hjelper jo ikke de gode ferdighetene. Det er med andre ord ikke ferdighetstreningen i seg selv det er noe galt med, men førerens bruk av ferdighetene.

- For å forbedre opplæringen bør vi legge mer vekt på å påvirke risikoforståelse og motivasjon enn i dag, sier Elvik.

MÅ TENKE NYTT

- Å skaffe seg førerkort er som kjent ingen billig fornøyelse. Føreropplæringen koster allerede tusenvis av kroner. Har vi råd til ytterligere utvidelser?

- Det er vel ikke bare snakk om utvidelse, men kanskje like mye om omlegging av innhold og metoder i opplæringen. Vi må ikke være redde for å prøve noe nytt, mener Elvik.

- Men mengdetrening er bra. Skal vi få til dette, må innslaget av privat opplæring øke og settes i system. Kanskje kan dette fremmes gjennom gunstige forsikringsordninger for folk som tar slik frivillig opplæring.

- Vi bør dessuten gjøre flere forsøk med opplæring i kjøregård eller på andre lukkede baner. Her kan elevene kjøre alene og må lære av egne feil. Situasjonene kan selvsagt ikke bli helt realistiske, men elevene kan - ved å bli satt i vanskelige situasjoner - få en viss forståelse av trafikkenes vansker og risikomomenter.

- Vi må også rette søkelyset mot lærerens egenskaper. Betydningen av disse er faktisk svært lite undersøkt. Men det lille vi vet, tyder på at lærerens egenska-

per kan ha stor betydning for opplæringsresultatet. Hva med å la kvinner undervise menn? Unge kvinner har jo lavere ulykkesrisiko enn unge menn, foreslår Elvik.

- Sikker kjøring må belønnes sterkere enn i dag. Et interessant forsøk er nylig satt i gang av forsikringsselskapet Gjensidige. Det bør bli flere slike forsøk, avslutter Elvik.

-Så du ser med andre ord mange muligheter for å forbedre føreropplæringen?

- Absolutt. Men jeg vil understreke at effekten av alle nye tiltak må undersøkes, slik at vi kan være sikre på at de er bedre enn dagens opplæring. Slike undersøkelser tar dessverre en del tid, men vi får trøste oss med ordtaket om at den som venter på noe godt, venter ikke forgjeves, sier Elvik.

MER KONTROLL

Elvik har synspunkter på flere sider av biltilsynets arbeid enn tilsynet med føreropplæringen.

- Biltilsynet burde drive mer med utekontroll. Utekontroll er billigere enn hallkontroll. En får tak i kjøretøy som er i bruk og kan få plukket ut de verste. Samtidig vil en oppdage en del andre ting, som promillekjørere og fartssynderer, sier Elvik, som i det hele tatt har stor tro på mer kontroll i biltilsynets regi.

- Hvis det er interesse for det, burde tilsynet også ta opp atferdskontroll. Slik det er i dag kan bare politiet drive med det - og politiet har lite ressurser. Men det burde være rom innenfor biltilsynet. Faglig er det ingen hindringer. Biltilsynet har vel snarere bedre greie på atferd enn politiet, særlig gjennom sensorvirksomheten til førerprøven.

TRAFIKKSikkerhet i 90-ÅRA

- Etter å ha hørt Elviks dom over mye av det som gjøres i trafikksikkerhetens navn, er det nærliggende å spørre om det skjer mot bedre vitende, eller om forskerne ikke har maktet å komme ut av sine tårn?

- Forskning har nok gjennomslagskraft, men ikke alltid på kort sikt. F. eks. har forskningen en del av æren både for bilbeltebudet og framveksten av gang- og sykkelveger. Men trafikksikkerhetsarbeidet kan aldri bygge helt og holdent på forskning. Økonomiske og praktiske hensyn er alltid medbestemmende. Men alt i alt har forskningen innflytelse, sier TØI-forskeren Elvik, som ser positivt på trafikksikkerhetsforskningen i 1990-åra.

- Kunnskapen om hva som virker og ikke virker øker, og det burde bety at mulighetene for et framgangsrikt trafikksikkerhetsarbeid blir bedre og bedre.

Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard kommenterer:

- Kommentar til forskersynspunkt på føreropplæringen?

- Dette er et spørsmål som stadig diskuteres i biltilsynet og som vi leter etter gode svar på. Vi har også spurt oss om vi har for store ambisjoner innen føreropplæringen, når vi får så mange nedslående resultater ved effektmålinger. Er det i det hele tatt mulig å oppnå det vi ønsker med de økonomiske og menneskelige ressurser vi rår over?

- Det er enighet om at livslang læring er et nødvendig prinsipp å styre etter, men dette har foreløpig hatt små praktiske konsekvenser. Jeg tror det er mye å hente på opplæringssida, men det må tenkes nytt. Det kan bety at vi må bort fra å tenke på barn og unge som gående og syklende og alt fra starten se dem som framtidige motorførere med ansvar og risikoforståelse. Et slikt utgangspunkt vil måtte få konsekvenser både for trafikkopplæringen i skolen og for føreropplæringen.

I Buskerud vil vi arbeide med å få til et prøveprosjekt med kjøreopplæring for førerkort klasse B - personbil for 16-åringene i samarbeid med foreldre, kjøreskoler og biltilsynet. Dette for å få til lengre opplæringstid og lengre kjørestrekninger i opplæringsperioden.

Her må det enten foretas en endring av vegtrafikkloven eller Vegdirektoratet må gi dispensasjon fra loven.

- Hva med kjørelærerne?

- Jeg mener at kravene til kompetanse hos kjørelærerne må skjerpes. De har i dag en av våre korteste yrkesutdanninger. Når det stilles krav til større effekt av en opplæring, må selvsagt også selve lærerutdanningen justeres.

- Ønsker du atferdskontroll som oppgave for biltilsynet?

- Vi har lenge hevdet at biltilsynet er godt kvalifisert for å drive atferdskontroll, og er således helt på linje med Elvik. Ut fra trafikksikkerhetshensyn er det utrolig at samfunnet ikke ønsker å utnytte denne kompetansen bedre.

Nytt telefonnummer til vegkontoret

Den 17. desember vil vegkontoret få ny telefonsentral med direkte innvalg.

Dette innebærer at det blir mulig å ringe direkte til den enkelte ansatte.

DET NYE HOVEDNUMMERET VIL BLI 20 25 00, MED 03 FORAN.

C-
POST

Massekorsbånd

Returadresse:

Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret

Postb. 2265, Strømsø,
3003 Drammen

Birger Bekkevold til minne

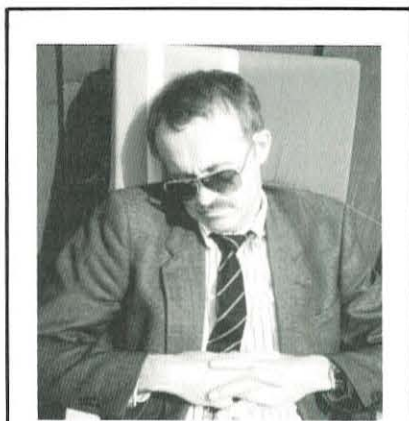
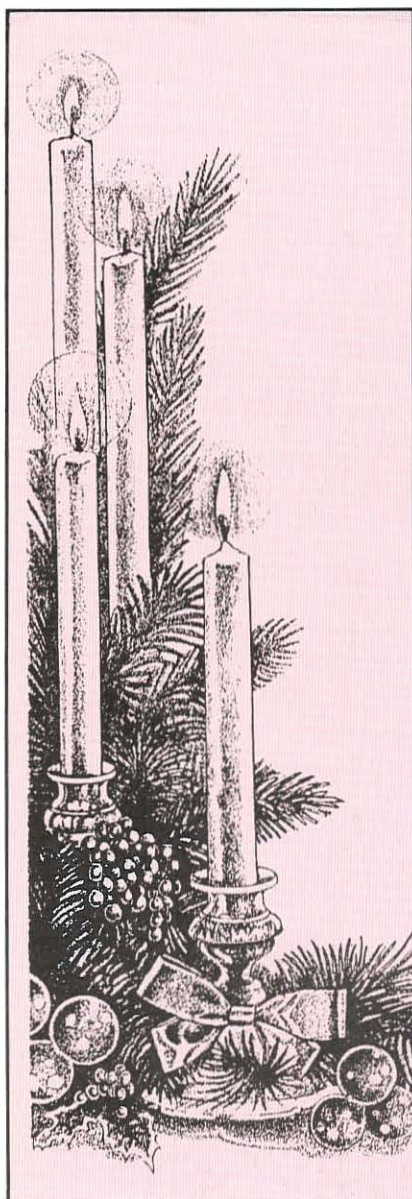
Utpå vårparten kom meldingen om at Birger ikke følte seg frisk. Ingen av oss kunne ane at sykdommen ville utvikle seg så utrolig raskt.

I ung alder begynte Birger i vegetaten, der han hadde mange og allsidige gjøremål. Det meste av tiden arbeidet han som reparatør, et yrke han var stolt av og som han utførte på en for alle utmerket måte. Birger var en allsidig person med kjennskap til det meste innen etaten. Som den praktiske og lettvinde

personen han var, ble han ofte benyttet til mange gjøremål i Buskerud, men også i andre fylker. Oppdragene utførte han alltid til alles tilfredshet. Han var positiv og ville samarbeide om å se muligheter fremfor problemene.

Nå er Birger ikke lenger blant oss. Vi har mistet en god kollega. Vi har mistet en god venn. Vi vil savne ham sterkt, men vil minnes ham med glede og stolthet.

Eivind Berge

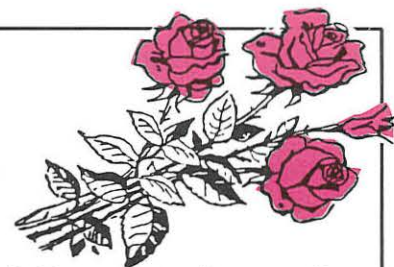


TAKK

En ualminnelig sprek og våken 50-åring vil få takke hjerteligst for all oppmerksomhet i anledning jubileet.

Svein Senju.

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



Vi gratulerer!

50 ÅR:

Olav Saglien 18/11
Helge Bendiksby 7/12
Vidar O. Skretteberg 22/12

60 ÅR:

Gunnar Dagli 8/12
Brobyggeren gratulerer hjerteligst med dagen!

NYTILSETTINGER:

Oppsynsmann Morten Lasse Finnerud, Anlegg.
Kontorfullm. Birgit Nilsen, Vegkontoret.
Renholdsbetjent Britt M. Gjerde, Biltilsynet, Hønefoss.
Vi ønsker alle velkommen til oss!

PENSJONERTE:

Bjørnar Nesland, Mask. 1/7-90
Sverre Sørli, Anlegg 1/12-90
Vi takker for tro tjeneste i vegvesenet, og ønsker alt godt som pensjonister.

TAKK

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 50-årsdag.

HELGE BENDIKSBY.

TAKK

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

STEIN H. OLSEN.

HJERTELOG TAKK

for all oppmerksomhet i anledning min 50-årsdag.

KJELL SKALSTAD.

HJERTELOG TAKK

for oppmerksomheten ved min 60-årsdag.

ANDERS ROTEGÅRD.

HJERTELOG TAKK

for oppmerksomheten i anledning min 60-årsdag.

JAKOB LØVLID.