



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 2 - Juli 1991 - 21. årgang





INNHOOLD:

SIDE:

- 2 Red. har ordet
- 3 Flyttbare humper
- 4 Aksjon piggfrie dekk
- 5 Sikkert vårtegn
- 6 Ny E-68 åpnet
- 8 Jobben min
- 9 Vakre vegers pris
- 9 Vernehjørnet
- 10 Omorg. av vegkontoret
- 12 200 tonn på rv 8
- 13 Omorg. av vedlikeholdet
- 16 Bedriftshelsetjenesten
- 17 Trafikantens info.behov
- 18 Pelestøping
- 19 Pedagog og bilfriker
- 20 Personalia

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2
Drammen

Tlf.: (03) 20 25 00

Redaktør:

Willy Bakken

Journalist:

Arvid Løver

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:

Stortingsrepresentant Hallgrim Berg åpner den nye E-60 utenom Hønefoss, assistert av ordfører Kværum og vegsjef Rognan.

Foto: Arvid Løver.

REDAKTØREN HAR ORDET

I veggen for Deg!

For andre år på rad gjennomføres aksjonen "I veggen for Deg!". I fjor ble aksjonen høyaktuell, da en av våre ansatte ble meiet ned under arbeid på motorvegen og påført varige men.

Store oppslag i pressen bidro forhåpentligvis til at trafikantene forstod at dette er et alvorlig problem for de ansatte i vegvesenet.

Årets kampanje fikk også stor mediadekning, i det vi som første fylke i landet kunne presentere flyttbare humper.

Et annet virkemiddel som brukes i kampanjen, er en liten brosjyre som ber trafikantene ta hensyn til vegarbeiderne.

Mange har sikkert dratt kjensel på den ene modellen, som er Arvid Løver. Sammen med sønnen, Torstein, er disse to nå i ferd med å bli rikskjendiser.

Opprinnelsen til brosjyren var at vi her i fylket ønsket en liten trykksak for utdeling til trafikantene ved passende anledninger.

Diverse telefoner til andre fylker, avdekket et tilsvarende behov, og til slutt var det 8 til som ville være med på en samproduksjon.

Arvid og Torstein er dermed kommet opp i et opplag på 80.000 eksemplarer, som blir delt ut til trafikanter fra Trøndelag i nord til Agder i sør.

Så får vi bare håpe at henstillingen om å ta hensyn til Arvid og alle hans kolleger, blir fulgt.



«Til deg som haster forbi» blir delt ut til trafikanter ved ulike anledninger.

Buskerud først ute med flyttbare humper

Tekst: W. Bakken.

Foto: A. Løver.

Som det første fylket her i landet, har Buskerud nå tatt i bruk flyttbare humper på et anleggsområde.

I samband med åpningen av aksjonen "I vejen for Deg!" ble humpene presentert både for "brukerne" og massemedia på gamle E-18 i Lierbakkene.

Trafikanter som ikke respekterer arbeidsvarslingen er et stort problem for våre mannskaper i driften. Derfor er det gjennomført aksjoner de siste to årene, i håp om at trafikantene skal vise mer respekt for de oransjekledde ute på veien. Ulike virkemidler er tatt i bruk, og det siste er altså flyttbare humper.

På anleggsområdet i gamle Lierbakkene ble det gjort flere hastighet-smålinger, og disse viste at det kjøres altfor fort til tross for skilt som varsler vegarbeid og nedsatt hastighet.

Biler i over 100 km/t var ikke uvanlig mens målingene pågikk. Gjennomsnittshastigheten på et målepunkt lå på nærmere 70 km/t, selv om det var skiltet med 50 km/t.

Etter at de flyttbare humpene ble lagt ut, sank middelhastigheten til det halve, og en annen positiv effekt, de ekstremt raske eksisterer ikke lenger!

Dermed kan det trygt slås fast at for våre mannskaper som jobber på anlegget i gamle Lierbakkene, er sikkerheten nå blitt betydelig bedre.

Hvorvidt humpene vil bli tatt i bruk i andre fylker, er ikke avklart ennå. Etter en tid vil forsøket hos oss bli evaluert, som det nå heter på godt norsk, og så vil det bli bestemt om det kan gis grønt lys for bruk også i andre fylker.

Så langt tyder erfaringene på at dette er et enkelt og effektivt middel i kampen for en tryggere arbeidsplass.



Øverst:

Grundige forsøk ble gjort før humpene ble tatt i bruk. Testkjører Tore Braaten blir overvåket av verneleder Albert Skalstad.

Nederst:

Humpene er laget av aluminium og er ca. 10 cm høye.



Aksjon for piggfrie vinterdekk

Av Willy Bakken

Fylkene rundt Oslofjorden vil kommende høst starte en større kampanje for piggfrie vinterdekk.

Hensikten er å få bilistene til å vurdere om de virkelig har behov for pigger, eller om de ikke like godt kan klare seg uten.

Det er ikke noe ønske om at alle skal kjøre piggfritt for enhver pris, men hovedbudskapet i kampanjen er å få alle som har tenkt å kjøpe nye dekk, til virkelig å vurdere hvilken type som passer best.

En undersøkelse som ble gjort i vår blant 1000 trafikanter i fylket, viser at 94 % kjører med piggdekk "i dag". På spørsmål om hvilken dekktype de ville velge neste gang, svarte 24 % at de ville velge piggfrie, mens 25 % ikke var sikre.

Hele 65 % svarte at grunnen for valg av piggfritt, er av hensyn til miljøet. Bortimot halvparten av de spurte mente de sparte vedlikeholdsutgiftene kunne nyttes til ulike trafikksikkerhetstiltak.

Tilsvarende undersøkelser er gjort både i Akershus og Oslo, og svarene her er ganske sammenfallende med undersøkelsen som ble gjort hos oss.

En arbeidsgruppe er allerede i gang med forberedelsene til kampanjen. Publikum vil bli informert gjennom store annonser i dagspressen, radioreklame, klistremerker, brosjyrer og lignende. Kampanjestart vil bli rundt 20. oktober.

Men det er ikke bare den vanlige trafikant som vil bli oppfordret til å vurdere sitt dekkbehov. Også dekkutrustningen på våre egne gule biler vil nå bli vurdert av maskinavdelingen, som vil komme med en anbefaling før kommende vintersesong.

Hos oss er det nedsatt en arbeidsgruppe som skal følge opp aksjonen lokalt. Denne består av Per Kr. Rotherud fra biltilsynet, Wilhelm Foslien fra vedlikehold og Willy Bakken fra informasjonstjenesten.

Foto: Fremtiden.

Et sikkert vårtegn

Skilt og merkegjengen er i farta for å pynte opp ellers svarte veger. Foreløpig maler de med hvitmaling. Gutta har rigget malebilen fornuftig og selv om det er trangt har alt sin faste plass, dette letter arbeidet. De har en stressende og hektisk arbeidssituasjon ute på veien. Problemet er som for de fleste i vegvesenet, trafikken. Vi tenker på å sikre oss maksimalt mot trafikken og plasserer ofte bilen som "skjold". Mange er imidlertid helt respektløse, sier Vidar Hansen og Thor Olaf Døvingen. Vi treffer de to på Kongsberg.



Thor Olaf strør glass over de nymalte pilene mens Vidar følger med.

Tekst/foto: Arvid Løver



Spesielt autovern på rv 52

Område 5 har nå laget et meget spesielt rekkverk mellom veg og gangveg i Hemsedal. Det er Hemsedal kommune som ville ha denne løsningen. Løsningen er noe omdiskutert og argumenter mot er sikkert ikke vanskelig å produsere. Det som er sikkert er at Hemsedal med dette har fått et meget severdig autovern. Konstruksjonen er enkel, impregnerte stkker boltet fast til stor stein. Mot gangvegen stikker steinene litt langt inn enkelte plasser og kan vel virke litt stygge for syklistene. Pent å se på er det, og hvem vet, kanskje dette blir standard en gang. Nei EFs regelverk er vel ikke så fleksibelt.



Våre mannskaper fikk mange godord for godt utført arbeid av snorkutter Hallgrim Berg.

Ny veg - 16 millioner billigere enn planlagt



Musikken var selvsagt på plass ved åpningen.

Tekst: Willy Bakken.

Foto: Arvid Løver.

Da den nye parsellen av E-68 fra Veien til Nymoen ble åpnet torsdag 4. juli, kunne vegvesenet tilby trafikantene en veg som er blitt 16 millioner kroner billigere enn først beregnet. I tillegg ble den også åpnet tidligere enn det som opprinnelig var planlagt.

Det var stortingsrepresentant Hallgrim Berg som foretok den offisielle åpningen.

Den nye vegen er 4,5 km lang og er andre og siste ledd i omkjøring av Hønefoss. Den første delen fra Ringerike sykehus til Veien ble åpnet høsten -83, og tok vare på trafikken fra Oslo til Hallingdal.

Parsellen som nå åpnes, avviker trafikken i retning Valdres. Det er i tillegg byg-



Vegsjefen fikk overrakt bordvimpel med Ringerikes byvåpen av ordfører Kværum som takk for ny fin veg utenom Hønefoss.

get en ny arm av fv 172 som skaffer forbindelse til Hofsossvegen ved Glederud.

De aller første arbeidene startet vinteren 88/våren 89 med vann og kloakkarbeider, og på forsommeren ble anleggsvirksomheten for alvor satt i gang.

Planlagt åpning den gang var satt til høsten 91.

På grunn av statlig og kommunal forskottering i 89, ble åpningen fremskyndet til ferien 1991, noe som altså har vist seg å gå etter planen.

TEKNISKE DATA

Vegen er bygget som vegtype B, vegklasse II C med vegbredde 8,5 m, og med fartsgrense 80 km/t. Parsellen inneholder 7 bruer og kulverter, den største er Begnamoen bru over Begna, som er 178 meter lang. Den mest spesielle er Risesletta bru ved Nymoen. Denne brua på 83,5 m ble bygget på bakken og vegen under ble trauet ut etter at brua ble satt under trafikk.

Det mest karakteristiske ved anlegget er de omfattende masseforflytningene. På den første kilometeren ble over en halv million kmb forflyttet.

Her finnes også en enkelt leirfylling på over 300.000 kbm med en maksimal høyde på 23 meter.

KOSTNADER

Overslaget ved byggestart i 1989 var 157 mill. kroner (91-kroner). Sluttregnskapet viser at den endelige sum-

men vil ligge på rundt 141 millioner kroner. (91-kroner). Av dette utgjør kostnadene for bruene ca. 34 millioner.

KONSULENTER/ENTREPRENØRER

	KONSULENT
Begnamoen bru	Vegdir.
Risesletta bru	Abel-Engh
Veien bru	Taugbøl og Øverland
Glederud bru	Abel-Engh
Follum bru	Abel-Engh
Hallumdalen bru	Frydenlund & Høyer
Børdalsmoen bru	Abel-Engh
Fy fv 172	

UTFØRENDE

Aker Entreprenør (Veidekke A/S)
Selmer-Furuholmen.
Strøm-Gundersen.
Strøm-Gundersen.
Strøm-Gundersen.
Buskerud vegvesen.
Buskerud vegvesen.
Arne Ytterbø.

Det er Buskerud vegvesen selv som har stått for prosjektering og anleggsarbeidene er utført i egenregi.

GJENNOMGANGSTRAFIKKEN FORSVINNER

For Hønefoss vil den nye omkjøringsvegen bety at gjennomgangstrafikken spesielt i helgene og de store utfartsdage, slik som påske og pinse, nå vil forsvinne.

Det forventes også at en betydelig del av tungtrafikken vil bli borte. På vanlige hverdager derimot vil byen bli belastet

med stor trafikk. I gjennomsnitt regnes det med at omkjøringsvegen vil avlaste Hønefoss med ca. 3000 kjøretøyer pr. døgn.

På grunn av at disse bilene går på et sikrere vegnett, vil antall ulykker reduseres med ca. 4 pr. år.

Også trafikkavviklingen i sentrum vil bli noe bedre, med den betydning dette får for reduserte utslipp av skadelige avgasser.

På sikt vil det imidlertid være påkrevet å gjennomføre planene for en ny sentrumsveg i Hønefoss, for å avlaste eksisterende gatenett.



JOB BEN MIN

Under denne overskriften vil vi forsøke å gi et bilde av enkeltarbeidsplasser og medarbeidere i etaten. Jeg våger en påstand; vi kjenner lite til andres arbeidsoppgaver. Kanskje vi kan lette litt på sløret.

Lønningsskontoret

Tekst/foto: Arvid Løver

Ja, hva er vel da mer naturlig nå som ferien nærmer seg. Denne lønnsutbetalingen er det vel en fornøyelse å sende ut, Kari Knive?

Ja, ferielønna er det alltid moro å sende ut.

Du Kari, i dag som alt går på data, kan du ikke få til slike lønninger hele året?

Ja, det skulle jeg nok gjerne gjort, men listene går gjennom flere ledd, så det er heldigvis ikke jeg som bestemmer dette selv.

Ja, er dere flere her også?

Ja, nå må du gi deg, vi er tre som sitter med lønns/maskinrap. En tar seg av

fremmedmaskiner, vi har to halve stillinger med skyss og telefonregninger og en lønningssjef.

Fortell litt om avdelingen da!

Ja, da vil jeg gå litt tilbake i tid. Før ble lønna laget etter lønnsrapportene med tillegg, og alt ble gjort for hånd. I dag er jo alle på fast lønn og det er kun tillegg som er variable. Datamaskinen som ligger inne med faste satser skriver så ut lønna. Dette gjør at vi føler en større avstand til den enkelte i dag. Når vi mottar rapportene, blir de først kontrollert manuelt for så å bli lagt inn på data.

Er det mange utydelige "kråketær"?

Nei da, stort sett går det bra. Det største problemet er utydelige tall og overstrykninger. Datamaskinen ligger inne med kontrollfunksjoner på en del koder

og kostnadstall som gir oss beskjed hvis noe er feil, men dette gjelder ikke for alle tall. Andre arbeidsoppgaver vi har er kontinuerlig føring av sykefraværslister, og føring av overtidslister for oppsyn, biltilsyn og vegkontorets folk.

Ja vel Kari, det ser ut som om dere har nok å gjøre.

Nok å gjøre ja. Det er ikke å ta for sterkt i når vi mener at vi er underbermannede.

Greit Kari, hvordan har det seg at fru Knive jobber i vegvesenet?

Ja, da må jeg nesten le. Jeg er nå ansatt for tredje gang i BVV.

Dette krever en forklaring, har vi med en ustabil arbeidstaker å gjøre?

Nei, denne gangen blir jeg nok for godt. Det startet i 1967, men etter fire år sa jeg opp og fulgte med mannen min til London hvor han skulle studere. Etter hvert flytta vi hjem igjen og jeg fikk jobb på Lierstranda vegst. Etter nye fire år slutta jeg igjen for å begynne i reiselivsbransjen. Dette ble ikke helt som jeg trodde, så jeg begynte å lengte "hjem". Var så heldig å få jobb her jeg er nå, og det er nå 12 år siden. Jeg er en av dem som stortrives med tall og liker meg godt her på vegkontoret.

Vi her inne på kontoret har jo nesten daglig "kontakt" med alle ansatte og jeg tror jeg husker de fleste lønnsnr. I den forbindelse vil jeg svært gjerne komme med en oppfordring: Inviter oss til lagsmøter og andre informasjonsmøter. Vi vil gjerne ha personlig kontakt med dere.

Det synes jeg var en fin oppfordring Kari, vi tar den med til slutt.



Selv om mange ønsker seg ferielønning hele året, er det lite Kari kan gjøre med det!

Vakre vegers pris



Omkjøringsvegen rundt Lierbyen er den ene av våre to kandidater.

Tekst: Willy Bakken. Foto: Per Erik Knive.

Også i år skal landets aller vakreste veg kåres. Det er fjerde året på rad denne prisen deles ut. Til årets konkurranse har Vegdirektoratet fått forslag på 22 ulike anlegg som skal være med i kampen om denne gjeve benevnelsen.

Fra vårt fylke er det sendt inn forslag på to kandidater, nemlig omkjøringsvegen rundt Lierbyen og parsellen på rv 7

langs Strandefjorden.

Hvordan disse vil hevde seg i konkurransen med de andre kandidatene er selvsagt vanskelig å si i dag, men vi håper selvsagt på medaljeplass om ikke annet.

I 1988 gikk prisen til Strynefjellsvegen, i 1989 vant en rundkjøring med tilstøtende gatekryss i Sandefjord og forrige års

vinner ble to store fotgjengerunderganger på E-18 i Stavanger.

Juryen som fatter beslutning om tildelingen består av vegdirektøren, representanter fra Miljøverndepartementet, Norske Landskapsarkitekters Forening, Norske Arkitekters Landsforbund og Norske Sivilingeniørers Forening.

Dom faller en gang utpå høsten.

VERNEHJØRNET

VERNEHJØRNET vil bli en fast post/side alt etter hvor stort behovet er, og vil ta opp aktuelle verne/miljøspørsmål. Det ville også være fint om dere kunne bruke spalten til spørsmål, informasjon og ideer i forbindelse med verne-miljø. Har du fornuftige løsninger på "gamle" problemer, er du/dere irritert på noe, alt kan tas opp her.

Møtereferat

Standard for møtereferater. Arbeidsmiljø som fast post på lagsmøter. I rundskriv nr. 6/91 slås det fast at det nå skal brukes standard møtereferatskjemaer i hele virksomheten. Dette er viktig i forbindelse med I.K. kvalitetssikring av

arbeidsmiljø. Alle virksomheter skal fra 1.1.92 ha et system som ivaretar I.K. Dette betyr at vi til enhver tid må vite hvilke regler og forskrifter som gjelder for oss. Vi må ha en oversikt over rutiner og interne instruksjoner. Vi må også kunne dokumentere for Arbeidstilsynet at problemer som tas opp internt blir ivare tatt på best mulig måte.

Ved å standardisere alle møtereferatskjemaer i hele virksomheten vil det bli lettere å føre en sak videre. Skjemaet inneholder også et felt hvor det står "saksbehandler" og "frist". Her skal det føres opp hvem som er ansvarlig for å følge opp saken og når svar skal gis.

Under sak 04 Miljø/sikkerhet, er det viktig at verneombud tar opp verne-

spørsmål. Det kan være lurt å lage seg en liste eller ta en "liten vernerunde" før møtet.

Oppfølging av vernerunder/verne- og helse rapporter

Det er i de fleste slike rapporter enkelte ting som blir bemerket. Det viser seg at flere merknader går igjen fra år til år. Her må dere som lokale verneombud følge opp slik at disse problemene blir løst. Hvis ikke saken lar seg løse lokalt, vil hovedverneombudet bli koblet inn. Det er viktig at dere tar vare på disse rapportene og sørger for at ikke samme problemet dukker opp i neste rapport.



Omorganiseringen ved vegkontoret

Som kjent har det siden nyttår pågått et omfattende arbeid, der vegkontorets organisasjon er satt under lupen.

Bakgrunnen er Bjørvikutvalgets innstilling til vegdirektøren, der samtlige vegkontorer i landet blir bedt om å gjennomføre en selvstendig vurdering av sin organisasjon.

Forut for arbeidet ble det vedtatt en organisasjonsmodell som vist nedenfor.



PROSJEKTGRUPPEN ble satt sammen av avdelingslederne, enkelte seksjonsledere og representanter fra LO, AF og YS.

ARBEIDSGRUPPENS sammensetning berodde på hvilke problemstillinger som til enhver tid var til behandling. Det sentrale utgangspunkt var at vi skulle frem til en fremtidig resultatrettet organisasjon innen samtlige enheter. Arbeidsgruppene skulle derfor i tillegg til de berørte deler av linjen, også ha representanter for de organisasjoner som ble berørt av de problemstillinger som var oppe til vurdering. Lederne for ar-

beidsgruppene skulle være deltakere i prosjektgruppen. Det var to kategorier arbeidsgrupper - en hovedgruppe og en eller flere undergrupper. Hovedgruppene var knyttet til problemstillinger som angikk hele resultat- eller serviceenheter. Den enkelte avdelingsleder var ansvarlig for fremdriften i "sin" arbeidsgruppe. Opprettelse av integrerte arbeidsgrupper for å utrede mer spesielle problemstillinger ble gjort først etter nærmere avklaring med prosjektgruppen - fase C.

Laboratorie- og eiendomsseksjonen

ble betraktet på lik linje med avdelingene.

SEKRETARIATFUNKSJONEN for arbeidet ble ivaretatt av personalkonsulenten og administrasjonssjefen.

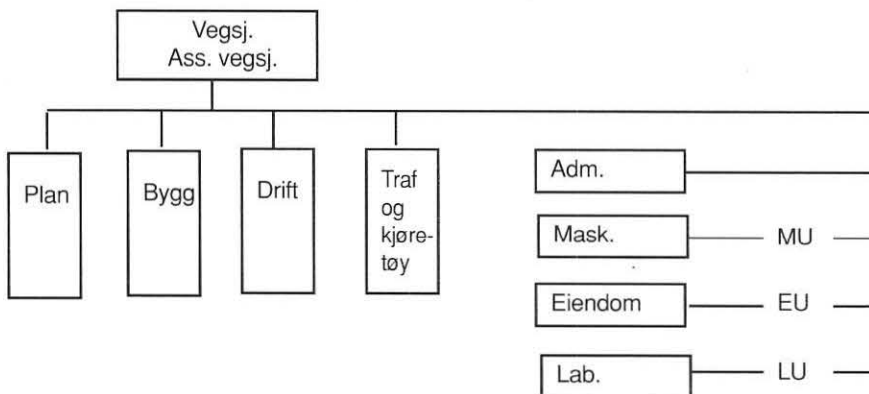
Nå foreligger sluttrapporten, som er oversendt Vegdirektoratet for videre vurdering. Fra denne refererer vi her hovedkonklusjonene.

Sluttrapporten vil bli sendt samtlige ansatte, og for nærmere detaljstudier vises til denne.

Dersom noen ønsker nærmere informasjon om prosjektet utover dette, ta kontakt med vegkontoret.

Hovedkonklusjoner

GRUNNMODELL FOR ORGANISERING



(MU = maskinutvalg, EU = eiendomsutvalg, LU = labutvalg.)

Vegkontoret ledes av vegsjef/assisterende vegsjef.

Det organiseres 4 resultatenheter og 4 serviceenheter - hvorav 3 styres av et maskinutvalg, eiendomsutvalg og labutvalg med ass. vegsjef som leder.

Den fjerde serviceenheten ledes av adm.sj. Det opprettes ikke stabs-/styringsenhet slik som Bjørvikutvalget foreslår.

LEDERFORUM

Fagsjefmøtet består av følgende ledere: Vegsjef, ass. vegsjef, plansjef, byggesjef, driftsjef, biltilsynssjef og adm.sjef.

Et fagsjefmøte pr. mnd. utvides med deltagelse fra alle serviceenhetene.

ENDRINGER I FORHOLD TIL DAGENS ORGANISERING.

NAVNEENDRING.

Anleggsavdelingen endrer navn til byggeavdeling. Vedlikeholdsavdelingen

endrer navn til driftsavdeling. Biltilsynsavdelingen endrer navn til trafikant- og kjøretøyavdeling. Trafikkseksjonen på biltilsynsstasjonene endrer navn til trafikkseksjon.

DRIFTSSJEF

Nåværende driftssjefstilling avvikles og i stedet opprettes stilling for assisterende vegsjef.

ADMINISTRASJONSAVDELINGEN.

Adm.seksjon deles i personalseksjon og seksjon for fellestjenester.

Personalkonsulent i stabsfunksjon går inn i Personalseksjonen.

BYGGEPLANLEGING.

Byggeplanansvaret for prosjekter med investeringsmidler flyttes fra plan til byggeavd.

BYGGEREANSVAR - ERK (EGENREGIKALKYLE).

Rollen som byggherre er adskilt fra rollen som produsent/entreprenør ved at ERK-arbeider behandles likt med eks-

terne firmaer. Anleggsbestyrer på ERK-anlegg skal ikke delta i forberedelse eller avgjørelse på anbudssaker når ERK er en del av situasjonen.

BRUFUNKSJON.

Bruseksjonen opprettholdes på byggeavd. Brueregistreret, bruarkivet og styringen av bruvedlikeholdet forblir på bruseksjonen hvor en hovedansvarlig blir faglig underlagt driftssjefen i bruvedlikeholdssaker.

MILJØ.

Plan blir ansvarlig for koordinering av miljøspørsmål. Saksbehandlingen legges til ny seksjon for miljø og utredning. I tillegg skal det utpekes en miljøansvarlig koordinator på hver avdeling.

TRAFIKKSIKKERHET.

Plan overtar hele sekretariatarbeidet for saker til fylkets veg- og trafikksikkerhetsutvalg. (VTU).

Plan får ansvaret for faste informasjons-/ samordningsmøter på vegkontoret for trafikksikkerhet.

Skiltansvaret fordeles på plan og drift som før, men det opprettes en skiltgruppe med deltagere fra plan, drift og biltilsyn for å samordne skiltsaker.

TRAFIKKSTYRING.

Drift av signalanlegg og ansvar for trafikktegn flyttes fra plan til drift. Samme gjelder for ATK (automatisk trafikkontroll) og automatisk vektregistrering.

LAB OG EIENDOM.

Serviceenhetene laboratorieseksjonen og eiendomsseksjonen organiseres som frittstående enheter og styres av brukerutvalg som ledes av ass. vegsjef.

MASKINAVDELINGEN.

Avdelingen er frittstående serviceenhet som styres av et maskinutvalg med ass. vegsjef som leder.

INNKJØP OG LAGER.

Innkjøpsfunksjonen organiseres på maskinavd. som før.

Innkjøpsleder er også faglig ansvarlig for lagerfunksjonen på maskinavdelingen.

KART OG OPPMÅLING.

Problemområdet er ikke avklart. Saken må følges opp slik at disse oppgavene får en mer tilfredsstillende organisering på vegkontoret.

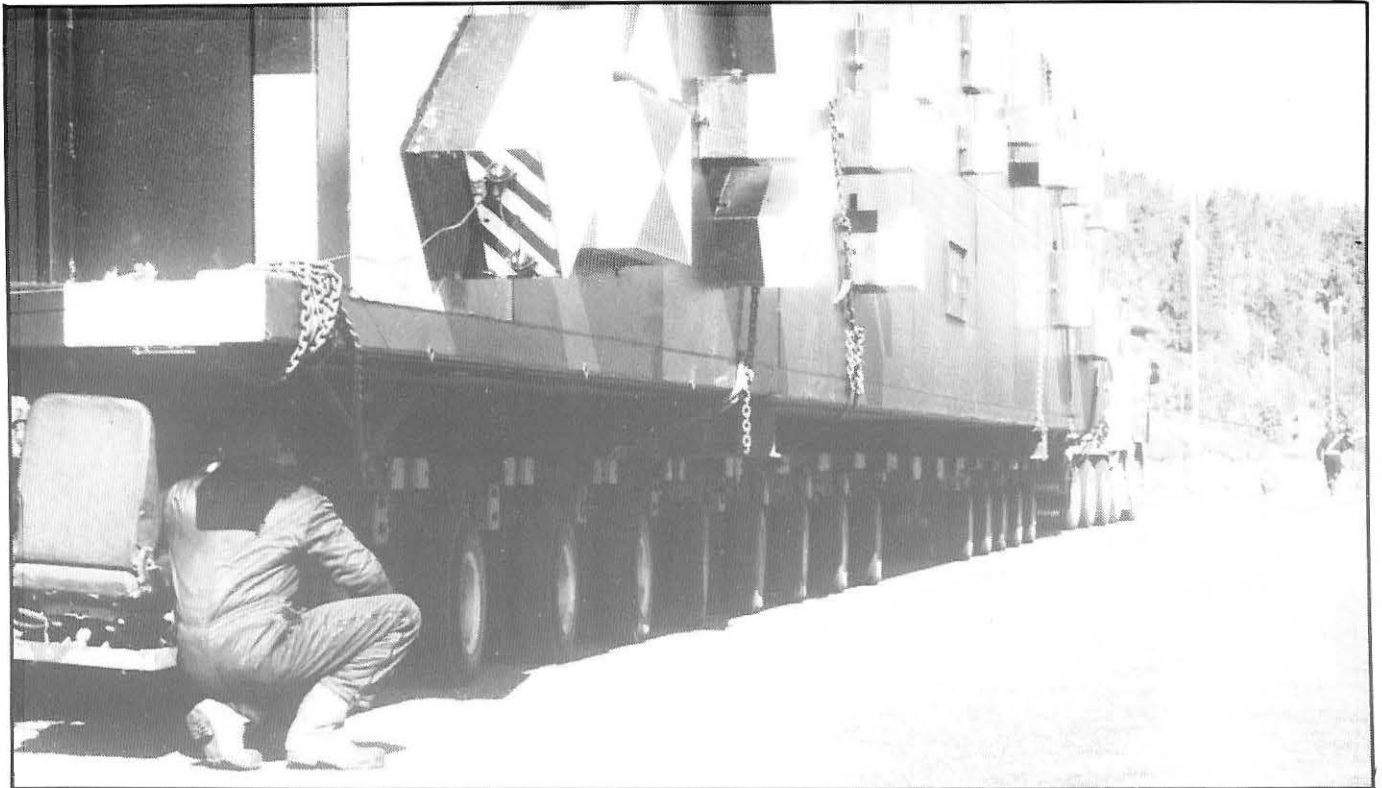


Bruarbeid Grettefoss 2

Det arbeides nå for fullt i Svene sentrum, slik at den nye brua skal stå ferdig til fellesferien starter. Det var nordre brukar som ble støpt den dagen vi var der. Støpearbeidet innebærer ca. 500 kubikkmeter betong og brua er beregnet å koste 4 millioner.

Jobben gjøres av fire egne ansatte og

med bruk av innleid hjelp. Rune Aasen "vibrator" og Svein Fossen med tobben sees dessverre bakfra på bildet, men de hadde det travelt med støpingen. Oppsynsmann Grimstad forteller at arbeidet går etter planen, tidsmessig og økonomisk ligger vi etter planen og brua skal åpnes til fellesferien. Det er vi sikre på, avslutter Grimstad. **Av Arvid Løver.**



«Hengersjåfør» sitter bak og styrer 140 hjul hydraulisk.

200 tonn på rv 8

En gigantisk transport på Buskeruds vegger. Lørdag 1. juni dro den 54 meter lange og 204 tonn tunge transporten gjennom Kongsberg sentrum. Tre timer brukte transporten på å forsere byen. En midtrabatt og flere skilt måtte de-

monteres for å få kolossen rundt rundkjøringen i Haspa.

Lasten besto av et kjøleaggregat på veg fra Holmestrand til Rjukan. Det måtte to trekkvogner til for å dra aggregatet, som lå på en henger med 140 hjul.

En slik transport krever nøye planlegging. For et år siden ble reiseruta lagt. Da bruene i Efteløt, Volden og Labro skulle forseres, kjørte trekkvogna først over. Så ble hengeren vinsjet etter. Turen fra Holmestrand til Rjukan ble beregnet til å ta 30 timer. **Av Arvid Løver.**



En smilende seierherre, Tor Kristen Bollerud, med premiene for 1. plass, diplom, oppladbar drill og vandrepokal.

Tor Kristen Bollerud til topps under fylkesmesterskap i ferdighetskjøring

Norsk Rutebilarbeiderforbund avd. Buskerud og Statens vegvesen Buskerud, stod som arrangør av fylkesmesterskapet i ferdighetskjøring, som gikk av stabelen i juni, på Kongsberg. Det ble konkurrert i tre klasser. Enkel lastebil, buss og vogntog. Til sammen var det 18 deltakere.

I klassen for vogntog gikk Helge Dybdal av med seieren. Han jobber til daglig som sjåførlærer på Hønefoss videregående skole.

Runar Granstad, også sjåførlærer fra Støytens Trafikkskole, Hønefoss, ble beste deltaker på buss. Den beste i klassen enkel lastebil ble en fra etaten.

Tor Kristen Bollerud gikk av med seieren. Tor Kristen som til daglig jobber som reparatør, var noe overrasket over resultatet. Konkurransen var hard og marginene små, men god beregning, lang erfaring og en liten porsjon flaks gjorde at Tor Kristen vant.

Tor Kristen er med dette klar for landsfinalen, som arrangeres i september. Bollerud var den eneste deltaker fra Statens vegvesen Buskerud. Er han vegvesenets beste sjåfør? Det er sikkert flere som tar opp hansken til neste år.

Det fine lørdagsværet og nystekte vafler smakte fortreffelig. Det kan jeg underskrive på.

Prosjektgruppe foreslår:

Antall vedlikeholdsområder reduseres til 4

I forbindelse med organiseringen av vedlikeholdsavdelingen i Buskerud, ble det i fagsjefmøtet 17. april 1990 bedt om at inndelingen i vedlikeholdsområder tas opp til vurdering med sikte på en reduksjon i antallet.

Det ble nedsatt en prosjektgruppe som skulle vurdere fordeler/ulempes ved større områder, komme med forslag til ny områdeinndeling og utrede de økonomiske konsekvensene ved ny områdeinndeling.

Prosjektet ble startet opp ca. 1. november 1990 og skulle avsluttes 1. november 1991.

Etter at gruppens innstilling nå er ferdig, skal sluttrapporten sendes på høring til arbeidstakerorganisasjonene og kommunene før behandling på avdelingsmøte og fagsjefmøte. Endelig godkjenning skal finne sted i Vegdirektoratet.

Disse personer har deltatt i prosjektet:

Hans Olav Lien, overing., prosjektleder, Wilhelm Foslien, overing., leder for driftsseksjonen, Hans-Erik Rua, oppsynsmann, Rolf Sandberg, hovedtillitsmann, Helge Thorrud, førstekonsulent og Egil Wårviken, vegmester.

I tillegg har økonomisk saksbehandler Dagfinn Eek gjort en økonomisk vurdering av overgangen fra 7 til 4 vedlikeholdsområder.



Prosjektgruppa har vært ledet av Hans Olav Lien.

FELLES INNDELIGN MED BILTILSYNET

Prosjektgruppen går enstemmig inn for en reduksjon fra 7 til 4 vedlikeholdsområder med fremtidige vegstasjoner på Lierstranda, Kongsberg, Gol og Ringerike og med brøytestasjon på Geilo.

Gruppen foreslår felles områdeinndeling med biltilsynet. Kommunegrenser blir administrative grenser mellom områdene. 2 av områdene får felles inndeling med politidistriktene (Drammen og Kongsberg) mens Ringerike politidistrikt også omfatter Hallingdals-kommunene (fremtidig vedlikeholdsområde 3 og 4). Det legges opp til felles administrasjonsbygg med biltilsynet der dette er praktisk mulig.

En økonomisk vurdering begrenset til en beregning av umiddelbare flytteutgifter og andre utgifter/besparelser som lett kan tallfestes for overgang fra 7 til 4 ved-

likeholdsområder, viser at forslaget synes gunstig økonomisk.

Fordelene med større vedlikeholdsområder er blant annet bedre muligheter til utnyttelse av ressurser ved større fleksibilitet og mer ressurser å spille på. Samtidig gir det større muligheter til anskaffelse av spesialutstyr som kan helsestilles i området. Det blir også lettere å få til praktisk samarbeid med færre kontaktpunkter (fylker, områder og avdelinger).

Det vil bli en høyere standard på våre nye driftsbygninger enn på våre eldre vegstasjoner. Gruppen mener det er behov for en viss nedbygging av nåværende bygningsmasse.

Gruppen mener færre vegstasjoner og derved færre kontaktsteder vil virke positivt og gi enklere kommunikasjon mellom vegkontoret og områdene og gi noe mindre reising.

Vedlikeholdet blir etter hvert mer spesi-

alisert. I tillegg er mange oppgaver i den senere tid delegert til vegstasjonene, noe som understreker behovet for en større samlet kompetanse. Ved større områder får vi flere personer på vegstasjonen som gir større fleksibilitet og bedre fagmiljø. Det vil også bli enklere å bruke biltilsynet som ressurs på ulike områder.

- Publikum, trafikanter og offentlige instanser er også tjent med at mange oppgaver er delegert fra vegkontoret til områdene. Som eksempel behandles avkjørselsaker og dispensasjoner fra byggegrensene på fylkesveger nå på vegstasjonene.

Ved at de nye områdene følger kommunegrensene og er felles med biltilsynet, får publikum også en plass å henvende seg. Større områder vil gjøre det mulig å holde en jevnere vedlikeholdss-





tandard på gjennomgående vegruter tilpasset trafikkmengden. Erfaringene viser at det stilles stadig nye krav til vedlikeholdet av vegene. Ved færre områder kan vi ha en bedre beredskap i områdene. Heldøgnberedskap på en vegtrafikksentral (Lierstranda) i fylket vil bli aktuelt i fremtiden.

Geilo har nå en prøveordning med informasjonssentral for høyfjellsvegene. En fremtidig drift av en slik informasjonssentral, henger blant annet sammen med valg av stamveg mellom øst og vest. Inntil det er tatt standpunkt til hvor og hvordan en slik informasjonssentral skal bygges opp, bør denne beholdes på Geilo. På lengre sikt bør det vurderes å legge informasjonssentralen for høyfjellsveger til Gol.

I løpet av året skal fremtidig vedlikehold av riksveger i byene (Drammen og Hønefoss) vurderes. Det er for tidlig å si hva resultatet av dette vil bli, men dette må også drøftes med de berørte kommunene.

Ulempene blir først og fremst for berørte innen oppsyn og på kontorsiden som vil få lengre arbeidsreiser. Publikum og offentlige instanser kan få lengre veg til vegstasjonen. Det er i dag forholdsvis lite henvendelser direkte til vegstasjonen da det meste blir ivaretatt gjennom bruk av telefon og post. Gruppen mener at store avstander delvis kan oppveies gjennom mer profesjonell saksbehandling og gjennom opplæring av nivå 4 i god publikumsbehandling. Også planleggingsmøter med offentlige instanser

Ny plansjef

Johan Filseth har sluttet i stillingen som plansjef, og gått over i kommunal virksomhet, som vegsjef i Asker kommune. Stillingen har vært lyst ledig, og det kom inn 9 søknader. Saken er nå oversendt Vegdirektoratet med følgende innstilling:

Som nummer en har vegkontoret ført opp Svein Olav Thorvik som for tiden jobber hos Via - Nova.

Thorvik har tidligere vært ansatt som overing. ved vår vedlikeholdsavdeling.

Som første reserve er innstilt Arne Tovslid, overingeniør ved planavdelingen og som andre reserve er Gunnar E. Sauve, leder av vår eiendomsseksjon.

Saken vil ventelig bli avgjort etter ferien.

kan etableres for å drøfte tiltak som skal gjennomføres.

Den nye områdeinndelingen vil ikke føre til at ansatte blir sagt opp. På grunn av reduserte bevilgninger til områdene, og at utbedringsarbeidene (forsterkninger) er foreslått overført til fremtidig seksjon for strukturelt vedlikehold, må det avhengig av fremtidig bemanningsbehov, vurderes om de tre overflødige vegmesterstillingene skal besettes. På kontorsiden vil forslaget innebære en styrking fra 7,5 til 8 årsverk. For vegarbeidsdriften regner ikke gruppen med umiddelbare endringer i forhold til i dag, verken når det gjelder bemanning eller fremmøtested. Dette er en sak som vegmestrene må ta opp til drøfting senere.

Det er tidligere vedtatt at nåværende områdeinndeling skal beholdes til 1993 eller inntil det vil være åpenbart at færre områder er bedre. Gruppen foreslår en fleksibel overgang fra 7 til 4 vedlikeholdsområder i perioden 1/12-1992 til 1/12-1994. Gruppen er av den formening at permanent administrasjonsbygg må være etablert før iverksetting av nye områder for å unngå satellittstasjoner.

BÅDE FORDELER OG ULEMPER MED STORE OMRÅDER

Når det gjelder ressursutnyttelse, mener gruppen at store områder vil kunne gi en noe bedre utnyttelse av mannskap og maskiner.

Men hensyn til driftsbygninger er gruppen usikker på om store områder vil gi besparelser. Generelt mener vi at nybygging/ombygging ville skje uavhengig av områdestørrelsen. Vi mener det er behov for en viss nedbygging av nåværende bygningsmasse og at det er viktig å begrense utgiftene til nye bygg. Bygging/utvidelse av administrasjonsbygg må nå prioriteres.

Gruppen mener at færre områder og derved kontaktsteder vil virke positivt på forholdet mellom vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret og områdene. Dette vil kunne resultere i noe mindre reising.

Når det gjelder oppsynskostnadene, mener gruppen det ikke blir særlig endring bortsett fra de tre overflødige vegmesterstillingene. På grunn av reduserte områdetildeling og at utbedringsarbeidene er foreslått overført til seksjon for strukturelt vedlikehold, må det vurderes om disse stillingene skal besettes. Utviklingen ser ut til å gå i retning noe mer funksjonsdeling i oppsynet i sommerhalvåret og at det kan bli noe mer saksbehandling og administrasjon. Det er viktig å vurdere ordninger med hensyn til eventuelle endringer av oppmøtested.

Utbedringsarbeidene har de siste årene blitt mer konsentrert på grunn av aksellastpolitikken. Gruppen mener at områdene ikke må være avhengige av utbedringsarbeider, men at det kan være gunstig å påta seg mindre oppgaver, f. eks. for trafikkseksjonen (investingsmidler) der det ikke er for strenge tidsfrister. En viss slik aktivitet er derfor ønskelig.

Gruppen mener bruken av EDB er best ivaretatt ved store områder. Utviklingen går i retning av å legge inn lønnsrapporter m.v. direkte fra vegstasjonene. En god bemanning på kontorsiden er derfor viktig.

Utbyggingen av vegsystemet vil ikke ha vesentlig betydning med hensyn til områdestrukturen. Når det gjelder vedlikehold i byene, er det gode erfaringer med overtagelse av vedlikeholdet i Kongsberg. Å utrede hvorvidt vegvesenet bør overta mer av vedlikeholdet i Drammen og Hønefoss bør gjøres i samarbeid med områdene.

Vedlikeholdet blir stadig pålagt nye krav på ulike områder. Gruppen mener at nye krav lettere lar seg løse i større vedlikeholdsområder og at en jevnere standard tilpasset trafikkmengden kan holdes.

En viss økning av kompetansen vil bli nødvendig på grunn av nye oppgaver og nye hjelpemidler og utstyr. Gruppen mener det bør være flere som kan overløpe hverandre og ser også positivt på samarbeidet med andre avdelinger. Flere personer på vegstasjonen virker positivt.

Når det gjelder overvåking, varsling og styring, vil stadig nye hjelpemidler bli tilgjengelige. Gruppen mener det vil bli aktuelt å ta i bruk slike hjelpemidler i større utstrekning og at dette vil kreve noe økte ressurser. Store områder vil kunne nyttiggjøre seg slikt utstyr bedre enn små og vil kreve mindre ressurser totalt sett.

Gruppen mener at trivsel på arbeidsplassen ikke er avhengig av områdestørrelsen. Lengre reiseavstander er delvis oppveid ved mer delegering til formenn, og dette har vist seg positivt.

Forholdet til andre avdelinger mener gruppen er best ivaretatt ved store områder. Vi får derved færre kontaktsteder og derved enklere kommunikasjon. Også samarbeidet med biltilsynet kan styrkes til begges fordel.

Forholdet til publikum blir i stor grad ivaretatt gjennom bruk av telefon, post, besøk på vegstasjonen og kontakt med vegvesenets ansatte ute langs vegen. Det er lite henvendelser direkte på vegstasjonen. Gruppen mener at større avstander delvis kan oppveies gjennom



mer profesjonell saksbehandling og gjennom opplæring av nivå 4, spesielt på området publikumsbehandling.

Trafikantene skal betjenes på en god måte, først og fremst gjennom den tilsanden vi har på vegene, men også gjennom vegmeldinger og andre opplysninger i massemedia samt variable skilte ute langs vegene. Dette lar seg etter gruppens mening best løse ved store områder.

Et godt forhold til kommuner, elverk og televerk har betydning for vedlikeholdet. Det er i enkelte tilfeller etablert planleggingsmøter for å diskutere tiltak som skal gjennomføres fremover. Avstandene ved store områder vil bli noe større og derved en ulempe.

FORSLAG TIL OMRÅDEINDELING

GEOGRAFISK BEGRENSNING

Gruppen foreslår 4 vedlikeholdsområder med følgende geografisk begrensning:

- Fremtidig vedlikeholdsområde 1. Kommunene Drammen, Nedre Eiker, Lier, Røyken og Hurum.
- Fremtidig vedlikeholdsområde 2. Kommunene Kongsberg, Øvre Eiker, Flesberg, Rollag, Nore og Uvdal.
- Fremtidig vedlikeholdsområde 3. Kommunene Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål og Hol.
- Fremtidig vedlikeholdsområde 4. Kommunene Ringerike, Hole, Sigdal, Krødsherad og Modum.

VEGSTASJONER

Gruppen foreslår følgende fremtidige vegstasjoner:

- Lierstranda
- Kongsberg
- Gol
- Ringerike.

I tillegg foreslås å etablere en brøytestasjon på Geilo.

BEMANNING PÅ VEGSTASJONENE

Når det gjelder bemanningen på vegstasjonene har gruppen lagt vekt på vegnettets beskaffenhet, trafikkmengde, beredskapsmessige hensyn og særegenheter i områdene. I tillegg er det tatt hensyn til bosted og personlige ønsker. Bemanningsforholdene må vurderes kontinuerlig avhengig av arbeidssituasjonen i områdene, slik at en unngår en statisk situasjon.

Gruppen foreslår grovt sett følgende bemanning på vegstasjonene:

- Lierstranda: 1 vegmester, 3 oppsynsmenn, 2 kontorfullmektiger (fortrinnsvis 1 hel + 2 halve stillinger).

- Kongsberg: 1 vegmester, 4 oppsynsmenn (hvorav 1 får ansvaret for EDB i hele fylket), 2 kontorfullmektiger (fortrinnsvis 1 hel + 2 halve stillinger)

- Gol: 1 vegmester, 3 oppsynsmenn + 1 ekstra i vinterhalvåret, 2 kontorfullmektiger (fortrinnsvis 1 hel + 2 halve stillinger).

- Ringerike: 1 vegmester, 3 oppsynsmenn, 2 kontorfullmektiger (fortrinnsvis 1 hel + 2 halve stillinger).

I tillegg kommer 2 skiltoppsynsmenn, en på Lierstranda og en på Ringerike, og 4 oppsynsmenn og 1 kontorfullmektig på fremtidig seksjon for strukturelt vedlikehold på Solberg vegsentral.

«I vegen for DEG!»

(Melodi: Svein Dag Hauge, tekst: Geirr Lystrup)

Du ser oss natt — du ser oss dag
Asfaltens arbeidsgjeng
Med skyffel'n fram og høvel'n bak
Legger vi veg på spreng

Vi er i vegen for deg, vi er i vegen for deg
Vi er i vegen for deg, så cool deg ned
Slakk på farta, vi lager vegen for deg

Du banner høyt — du banner lavt
Kø er det, kø igjen
Nå ser du rødt, men tell til ti
Vegen er din, min venn

Vi er i vegen for deg, vi er i vegen for deg
Vi er i vegen for deg, så cool deg ned
Slakk på farta, vi lager veg —

Er du en tømmerbil med lass fra Skogn

Eller en pensjonist i Folkevogn
Kanskje en Volvo som skal hjem til Sogn

Slakk litt på farta — vi er i vegen for deg

Vi stør i støy og blå eksos
Stoler på englevakt
For døden går på gummihjul
På asfalt som vi har lagt

Vi er i vegen for deg, vi er i vegen for deg
Vi er i vegen for deg, så cool deg ned
Slakk på farta, vi lager veg —

Er du en tømmerbil med lass fra Skogn
Eller en pensjonist i Folkevogn
Kanskje en Volvo som skal hjem til Sogn
Slakk litt på farta — vi er i vegen for deg





Bedriftshelsetjenesten INFORMERER

Bedriftslege Rolf B. Winther
Bedriftssykepleier Birthe Bjørnstad
Bedriftssykepleier Marit Sandli
Bedriftsfysioterapeut Eva Juul

Hvordan løfter du?

Grunnregler for løfting

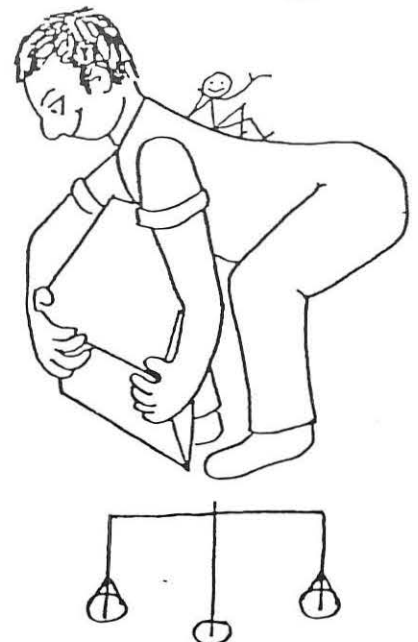
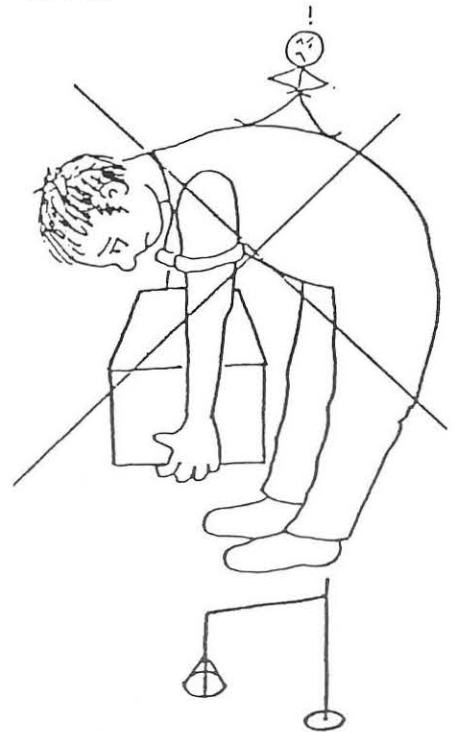
1. Stå tett inntil gjenstanden (pasienten)
2. Bred eller gang - stående
3. Bøy knær og hofter
4. Hold ryggen rett
5. Unngå dreining av ryggen
6. Tell - Pust



Investér i interiøret

Jo triveligere arbeidsplass, jo større effektivitet. En gjennomtenkt innredning kan bli meget lønnsom.

Vi hjelper gjerne til. - For helsas skyld!





Trafikantens informasjonsbehov

Av Arvid Løver

I den senere tid har det forekommet en del negativ omtale av Vegvesenets politikk når det gjelder reklameskilt langs vegen. Det hevdes at vi er "sirompa" som ikke tillater reklameplakater i vegkanten. Undertegnede har med egne

øyne sett hva konsekvensen av reklamen kan føre til.

Sted: Rosenkrantzgata 30 meter før lyskryss.

Tid: En fin vårdag.

BLIKKFANG: Reklame for lite klær.

I løpet av den korte tiden jeg stod og fulgte med trafikken ble dekk for ca. 300 kroner liggende igjen på strekningen fra reklamen og like før lyssignalet's røde

blink, og jeg vil si det med en gang. Alle klarte seg. En ting som var litt rart kanskje, selv om reklamens innhold var myntet på kvinner, var det bare menn som laget svarte striper i asfalten.

Min konklusjon blir derfor: reklameskilt settes opp på plasser fra vegen hvor det er mulig å stoppe bilen for så i fred og ro studere om det som tilbys virkelig er det som tilbys.

Overflatebehandling rv 7

En såkalt enkel overflatebehandling er utført på rv 7. Det er et dekkeleggingslag fra Oppland som har utført arbeidet for BVV. Dette dekket har spesiell olje fra Tyskland og grus fra Oslo som må til for at ønsket kvalitet skal oppnås. Torbjørn Madsen og Knut Skogmo fra lab. er med fra BVV for å sørge for at planlagt kvalitet oppnås. Skogmo kontrollerer asfaltdekkets beskaffenhet før overflatebehandlingen legges på, sprekker og sår måles inn for å se hvordan dette påvirker overflatebehandlingen.

Torbjørn Madsen kontrollerer og justerer riktig mengde i forholdet stein/bindemiddel og temperatur på bindemiddelet. Det stilles store krav til utførelse og materialkvalitet hvis kvaliteten skal bli som planlagt, sier Madsen. **Av Arvid Løver.**



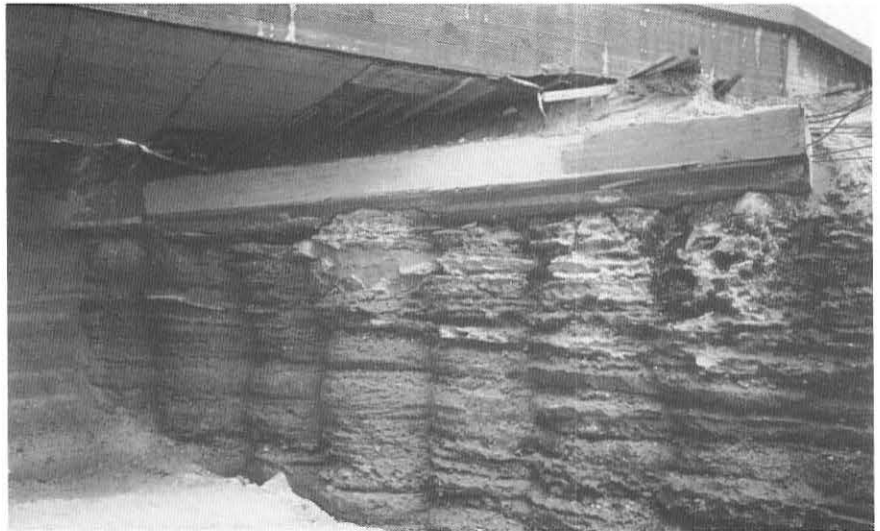
Torbjørn Madsen kontrollerer at alt går i følge kokeboka.



Pelestøping direkte i undergrunn

Telemark vegvesen har et interessant prosjekt gående i Eidanger. Det skal støpes jernbanebru hvor trafikken tidligere har gått over jernbanelinja.

Som et prøveprosjekt, hittil det første "vellykka" i Norge, skal det støpes peler i bakken med massene i undergrunn som tilslagsmaterialer. Dette foregår på den måten at det bores ned ei borkrone i løsmassen. Krona har vannspyling med et trykk som varierer fra 400-700 bar. Trykket reguleres etter fastheten i grunn. Vanntrykket gjør at finstoffet spyles vekk i en diameter av ca. 2 m. Boringen avsluttes der hvor pelebunn skal være. Fastheten i undergrunn registreres i en geoprinter. Nå kobles pumpe-slangen for betong til borrhjulet i ste-



det for vannslangen. Sement/vannblanding presses nå ned i borrhjulet og ut i undergrunn. Borrhjulet trekkes oppover etter hvert som sement/vannblandingen "fyller ut forma" i bakken.

Hvor stort trykk som må til for å "fylle forma" leses av på geoprinteren. Teoretisk skal det nå stå igjen en 2 meter tykk søyle i bakken. Det blir i alt støpt tre rader av disse pelene i hvert av brukarene. Bruplata kan støpes direkte på

pelene. Dette gjør at hele brua kan gjøres ferdig før det graves ut. Fordelene er mange, blant annet at jernbanen kan gå forholdsvis uforstyrret forbi arbeidsstedet.

Overflaten på betongen blir meget spesiell og dekorativ, synes jeg. Den spesielle formen gir en følelse av å se på en grottevegg. Betongkvaliteten, sier du? - Gjennomsnittlig C35 kvalitet viser prøver som er tatt ut. **Av Arvid Løver.**

Videregående kurs for kontortilsatte

Jeg har vært så heldig at jeg har fått delta på et kurs som ble holdt av Statskonsult (tidl. FAD). Søndag 24. februar stilte mange forventningsfulle opp på Oslo sentralbanestasjon, for avreise, videre til Støtvik hotell. Det var over 200 søkere til kurset som gikk i Åsgårdstrand, så det ble opprettet et ekstra kurs.

Vi startet opp søndag kveld med en presentasjonsrunde, slik at vi skulle bli litt kjent.

Mandag morgen var det full fart. Emnet var samarbeid og taleteknikk. En mer grundig presentasjonsrunde startet det hele, før vi gikk over til gruppearbeid. Kurset var lagt opp slik at det ble opprettet nye grupper for hvert nytt emne, og dette syntes vi som deltakere var fint. På den måten ble vi kjent med alle, samtidig som det var interessant å høre hvordan andre løste sine problemer. Ved dagens slutt fikk vi den store overraskel-

sen: Alle skulle lage et innlegg på maks 3 minutter som skulle fremføres tirsdag morgen. Ikke nok med det, alle innlegg skulle tas opp på video, som etterpå ble vist i plenum.

Det var nok mange som sov dårlig natt til tirsdag, men alle klarte seg bra. En sak var jo å stå overfor 12 "ukjente" personer, men en helt annen sak var det å se alt igjen etterpå. Noen valgte å lukke øynene når eget innlegg kom. Det var uvant å se seg selv på den måten, men alle var enige om at vi ikke så nervøse ut som det vi i virkeligheten var.

Onsdagenforløp med forelesninger og gruppearbeid, og et nytt videoopptak rett før dagens slutt. Nå syntes vi ikke det var fullt så ille, selv om vi denne gangen gjorde opptaket i plenum.

Torsdag ble det forelest om forvaltningsloven og offentlighetsloven. Det var lagt inn bare en gruppeoppgave denne

gang. Dette var en forhandlings sak mellom ledelse og fagorganisasjoner i en bedrift der det skulle tas i bruk tekstbehandlingssystem.

Den gruppen jeg var med i kom fram til et forslag om en prøveordning, mens den andre gruppen ikke kom fram til noen løsning. En slik problemstilling var det flere av de andre kursdeltakerne som var stilt overfor, så dette ble en meget nyttig erfaring for mange.

Fredag var det forelesning om arbeidsmiljøloven og hovedavtalen for statsansatte, før vi avsluttet med evaluering.

Jeg vil benytte anledningen til å takke for at jeg fikk være med på et utrolig fint kurs, og samtidig oppfordre andre til å prøve det samme. Her var det mye å lære.

Hilsen
Anne Rosseland.
Biltilsynet, Hønefoss.

Pedagog og bilfriker

Einar Janby (45) heter vegkontorets nye trafikkpedagog. Han har fungert i stillingen et halvt års tid allerede, og føler seg nå husvarm.

Janby har sin bakgrunn fra skoleverket i Øvre Eiker, både som lærer og administrator. Han er (som vanlig) gift med en yrkessøster og de har ei jente og en gutt på henholdsvis 7 og 10 år. Postadressen er 3300.

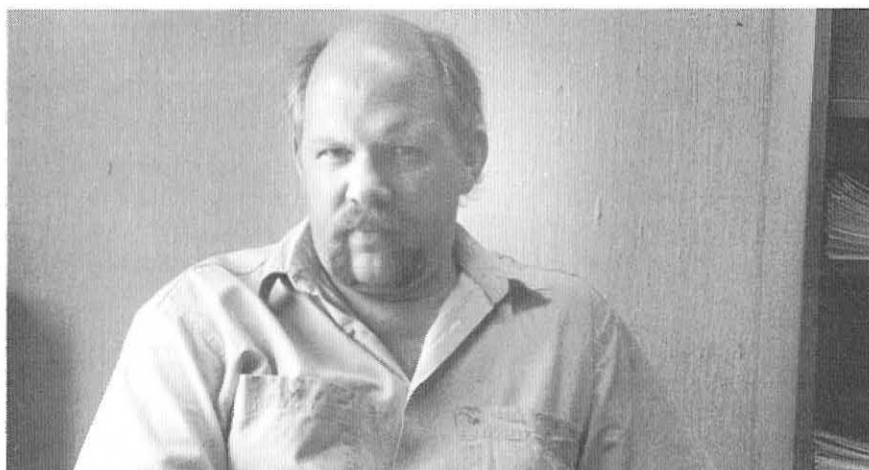
I en samtale med Brobyggen forteller han at grunnen til at han søkte den ledige stillingen som trafikkpedagog ved biltilsynsavdelingen, var at han ikke hadde noe ønske om å forbli i skoleverket for evig tid. Stillingen virket utfordrende og interessant, og derfor søkte jeg, sier han.

Hans store lidenskap er amerikanske biler, og han er således eier av en Oldsmobile 79-modell. Derfor tilbringer han også mye tid sammen med likesinnede i US - Car Club, region Drammen.

Den store drømmen for tiden er å bli innehaver av en Chevrolet Bel Air fra 1958.

Gamle amerikanske biler er kultur, hevder Janby, og er glødende opptatt av at denne må bevares.

Riktignok er dette en hobby som koster noen kroner, sier han, men så lenge kona ikke får greie på det, går det bra.



Men den nye pedagogen har også andre interesser å slå fritida i hjel med, blant annet har han jobbet med keramikk i mange år. For vel 10 år siden måtte bilen vike plass for ovner og maskiner, da han innredet et verksted i garasjen.

Litt salgsvirksomhet er det også blitt, sier han, men understreker at dette kun er en hobbyvirksomhet. Interessen ble vakt i 1974 da han gikk tegnelærerskolen i Notodden. Han har også kunsthistorie, grunnfag.

På spørsmål om han bedriver noen

form for fysiske aktiviteter, kan han kategorisk slå fast at det gjør han ikke.

Men selv om han ikke er den typen som tilfører skittentøykurven mengder med utsvette T-skjorter, deltar han likevel aktivt i det idrettslige liv, i egenskap av formann i Hokksund Idrettslag.

Dessuten har han i oppveksten deltatt aktivt i speiderlivet, noe som har ført til varig antipati for turgåing og friluftsliv.

Han ser likevel uforskammet sunn ut for det - vår nye trafikkpedagog.

Av Willy Bakken.

Solstikk i agurktiden

En stakkars vegfant skal tåle å høre mye før øra detter av. Storkara diskuterer stamvegen Oslo - Bergen. Ved juletid i år åpnes visstnok verdens 5. lengste vegtunnel - og dermed er forbindelsen øst-vest fergefri. Skulle tro det var litt av en milepæl i norsk samferdsel. Men nei da.

Det er ikke tradisjon blant vestnorske vegpolitikere å gå inn for investering av skatteborgernes penger i eksisterende vegeer - nei her skal det brukes ytterligere milliardbeløp til noe som blir bortimot verdens største av allting - både lengst, brattest og minst trafikkert.

Uansett hva statsråden måtte mene, blir den kongelige stamvegen for flertallet av trafikantene OMVEGEN, mens

forbindelsen Hol - Aurland blir SNARVEGEN. Er i grunnen litt ålreit han Eskild - holder mest med ham. Han har da så vidt jeg kan huske også litt rede på politikk, selv om han får kjefte av statsråden i avisene.

Typisk for alle snarveger er at dem finner brukerne alltid fram til, selv til tross for hvorledes byråkrater har planlagt dem og politikerne har vedtatt hvor de skal gå.

Nei, da er det greiere med rasteplasser. Fra før er de utstyrt med søppeldunker og møbler - noen til og med med toalett. Nå skal de også utstyres med vekt kontroll og rasteplass er det offisielle navnet. Tør vi i Buskerud foreslå den kortere betegnelsen Bust- og rasteplass?

Ikke nøler landeveiens scorpioner med å ta de nye innretningene i bruk heller. Ikke før var den nye vegen utenom Hønefoss åpnet forleden, så ble den tilhørende B&R-plass tatt i bruk. Ikke av polakker - men av de lokale kjerrekikkerne. Litt bittert for en av de stolte vegbyggerne som i to år har manøvrert sin Opel gjennom tåke og mørke, regn, sludd og kulde, over pløgsle og is, gjennom leire og pukkhauer. Nå - når vegen vel var ferdig og åpnet - så ble skiltene ubønnhørlig beordret av. For nyvegen var ikke Kadetten god nok.

Tør vi foreslå at vår kjære venn blir invitert til den forestående åpning på Lierstranda som et plaster på såret?

OKTAN.



På bildet ser vi fra venstre, første rekke: Sverre Sørlie, Bjørn Øverby, Dora Hære, Olav G. Kåsin. 2. rekke: Aksel Jahren, Trygve Rognan og Bjørnar Nesland.

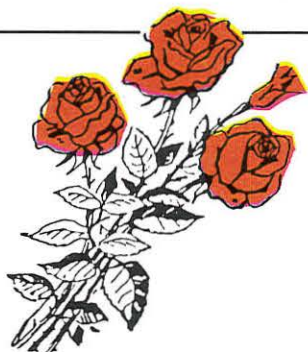
163 år i vegvesenet

Av: Willy Bakken

Ved en enkel, men høytidsfull tilstelning på Tyrifjord Hotell, ble de som gikk over i pensjonistenes rekker i fjor, hedret for sin innsats i vegvesenet.

Av de ni som sluttet i aktiv tjeneste, var seks av disse, pluss noen respektive, tilstede på sammenkomsten.

Vegsjefen takket for den innsatsen de hadde gjort for etaten, og overrakte gaver og diplomer.



Vi gratulerer

50 ÅR:

Leif Haugen 9/5
Elsa Grethe Bruun 4/6
Arne Bråten 19/6

60 ÅR:

Harald Haga	16/5
Frithjof Indseth	2/6
Asbjørn Mile	4/6
Odd Henning Sæterdalen	8/6
Gunnar Hellen	14/6
Björg Nielsen	21/6

Brobyggeren gratulerer hjerteligst med vel overstått.

NYTILSETTINGER:

Per Ovenstad, spesialarbeider.
Arne Dalen, maskinfører.
Arne M. Amundsfoss, spesialarbeider.
Thor Olaf Døvingen, spesialarbeider.
Steinar Hansen, spesialarbeider.
Arild Johnny Stølen, inspektør.
Vi ønsker alle velkommen til oss.

PENSJONERTE:

Jur. konsulent Erik Greaker, 1/4-91
Jur. konsulent Tore Strand, 1/5-91
Overing. Johan Wenner, 1/5-91
Førstesekr. Ruth Andersen, 30/6-91
Spes.arbeider Arne Dalen, 1/7-91
Vi takker for tro tjeneste i vegvesenet, og ønsker alt godt som pensjonister.

TAKK:

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

Leif Haugen

Hjertelig takk for oppmerksomheten ved min 50-årsdag.

Erling Fulsås

Hjertelig takk for oppmerksomheten som ble vist meg i anledning min 60-årsdag.

Rudolf Karlsen

Mange takk for alle gratulasjoner og gaver på 60-årsdagen.

Ingebret Slåtta

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 60-årsdag.

Gunnar Hellen

Jeg vil få takke for all oppmerksomhet i anledning 60-årsdagen min.

Olav Skredderberget

Da det er vanskelig å nå hver enkelt, vil jeg på denne måten få takke for all oppmerksomhet og gaver i anledning min overgang i pensjonistenes rekker.

Johan Wenner

Jeg vil med dette få takke alle for oppmerksomheten i forbindelse med min 50-årsdag.

Arne Bråten.

Brobyggeren

ønsker sine
lesere
en riktig god

SOMMER