



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 4 - desember 92 - 22. årgang



**INNHold:****SIDE:**

- 2 Vegsjefens julehilsen
- 3 Vik - mer enn i rute
- 4 Krøsus
- 5 Vegvesenet, en profesjonell og meningsfull organisasjon?
- 6 Aurlandsdalen
- 7 Hverdagslivet
- 8 Hallinger i vesterled
- 9 Nye rasteplasser
- 10 Bedriftsidrettslaget 25 år
- 12 Kjemiske produkter
- 13 Biltilsynskonferansen
- 14 Nytt vegprosjekt
- 14 Klipp fra fagsjefmøtet
- 15 Kantum bru
- 15 Hallingkastet
- 16 Verne- og helsetjenesten
- 17 Nye pensjonister
- 18 Biltilsynet får konkurranse
- 19 Oktan
- 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

Sats/trykk:

Fremtiden Trykk A/S,
Drammen

Opplag:

1.400 eksemplarer
Ettertrykk anbefales, men angi kilde.

Forsidebilde:

Skikkelig julestemning - lenge siden sist på disse kanter av landet.

Foto: Anna Brita Bakken

JULEHILSEN FRA VEGSJEFEN

«Du skal få en dag i mårå som rein og ubrukt står, med blanke ark og fargestifter tel».

Slik heter det i visa til Alf Prøysen og det kan være et godt utgangspunkt for så vel julehilsen som for budsjettoplegg for kommende år. Vegvesen-arkene fra i går og fra i fjor - og noen år før det også, er tegnet med både sterke og skiftende farger. De bærer bud om stadige og systematiske forandringer. Noen stikkord for disse forandringene kan være:

- miljøbegrepets forvandling fra et slags fremmedord til statusbegrep i det meste av vår virksomhet.
- overgang fra monopolbedrift innen vegbygging og bilkontroll til servicebedrift og totalleverandør av veg- og vegtrafikkjenester, i åpen konkurranse med private operatører.
- overgang fra regel- og rundskrivstyring til mål- og rammestyring.
- økende og vedvarende arbeidsledighet og generelt vanskelige økonomiske forhold i samfunnet.

Disse endringene er omgitt av fag- og interessegrupper som på ulike måter engasjerer seg, og ofte er kritiske til vår virksomhet.

Noen går til direkte angrep for å kunne overta deler av våre oppgaver.

I vår åpne samfunn er det naturlig og ønskelig at publikum, brukere, konkurrenter og politikere følger med i vår håndtering av viktige samfunnsinteresser. Det skjerper vårt behov for å følge opp samfunnets endringer og med riktige interne endringer for stadig å være faglig og kvalitets-

messig på topp med våre tjenester. Derfor gjør vi stadig en del endringer i vår organisasjon, videreutvikler målstyrings- og rapporteringssystemet, datasystemene og opplegget for kompetanseutvikling. Nær forstående i kommende år, er stabelavløping for utviklingslagskipene Krøsus (nytt økonomistyringssystem) og Hollerutvalgets innstilling.

Vi stiller også godt rustet med vår interne infrastruktur i form av gode og velutstyrte lokaler for så vel vegkontoret som for veg- og biltilsynsstasjonene rundt i fylket.

Vår nyeste stasjon på Lierstranda, er stadig en arkitektonisk og servicemessig fryd, både for publikums og våre øyne. Ny publikumsvennlig resepsjon på vegkontoret er også verd å nevne.

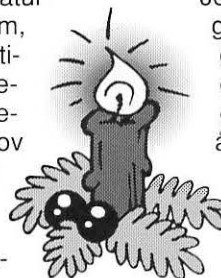
Vår viktigste ressurs er likevel dere som på arbeidsstedene over hele fylket, sørger for at arbeidene våre blir godt gjennomført. I utedriften, biltilsynet, på anleggene og på vegkontoret er det stor aktivitet, vi har viktige og interessante oppgaver og det gjøres mye godt arbeid.

Så er det også interessant og utfordrende at det skjer en utvikling. Er vi gode nok til å følge opp med vår egen utvikling og sørger for å være i teten på våre hovedområder, så vil vi også kunne se på fremtiden med trygghet.

Vi har både nye ark og fargestifter - men vi må tegne sjøll!

Jeg vil takke alle ansatte for god innsats i det året som nå går mot slutten og ønsker dere og familiene deres en god jul og vel møtt i det nye året.

**Hilsen
Trygve Rognan**





E-16 ved Vik - mer enn i rute

Willy Bakken



Den nye omkjøringsvegen ved Vik i Hole er mer enn i rute og vil derfor bli åpnet for trafikk til sommeren. Opprinnelig skulle denne nye parsellen av E-16 først åpnes høsten -93, men arbeidene har gått smertefritt, slik at ve-gen vil stå ferdig før planen.

Oppsynsmann Pål Rødby opplyser at så å si alle jobbene er satt bort på entre-prise. Det har vært svært mange delkon-trakter, noe som har gjort oppfølgings-jobben noe mer omfattende enn vanlig. I tillegg til disse, har våre mannskaper ansvaret for den løpende oppfølgingen av prosjektet. Den nye parsellen som vil føre gjennomgangstrafikken utenom Vik sentrum, er 1920 meter lang, og har en prislapp på 62 mill. kroner. (92).

I tillegg til at Vik nå får ny veg, vil olje-selskapet Fina bygge et omfattende ser-viceanlegg, ett på hver side av ve-gen. Det vil også bli anlagt en parkerings-plass med plass til 80-90 biler. Denne er beregnet for pendlere som har sitt dagli-ge virke utenfor kommunen.



Omkjøringsveien ved Vik vil bli åpnet til sommeren.

FOTO: Willy Bakken

Rødby opplyser ellers at det langs den nye ve-gen vil bli foretatt store plantear-beider for å gjøre anlegget så pent som mulig. Her er det kun satset på norsk-produserte varer, og bare denne delen

av anlegget vil beløpe seg til nærmere 3/4 million kroner.

Ellers vil egne mannskaper i vinter produsere ca. 300 m med støyskjermer som skal plasseres langs ny ve-gen.



Vegvesenets egne mannskaper vil i vinter produsere og sette opp støyskjermer langs den nye parsellen.



Ut med PBR - inn med Krøsus

Asbjørn Langmyr



Prosjekt Krøsus har tatt et langt skritt siden i sommer. Norsk Informasjonsteknologi fikk ordren på å levere nytt økonomistyringssystem til Statens vegvesen. Ordren gjelder i første omgang prøvefylkene Akershus og Hordaland, og Vegdirektoratet. Kontraktsummen er på 7,39 millioner kroner. Senere skal det forhandles om leveranse til de øvrige vegkontorene. Som tidligere meldt, skal PBR "slås av" 1.1.1994. Denne datoen skal det nye, brukervennlige systemet være tatt i bruk på alle vegkontorene.

Hva er det vi får?

Det er to nye systemer som skal erstatte PBR. Det ene er NIT økonomi. Det andre heter TLP 2000 - et eget lønns- og personalsystem. Maskinvaren er fra IBM.

NIT økonomi - hva er det?

NIT økonomi er en oversettelse av et amerikansk system; Oracle Financials. Oracle Corporation er et kjempekonsern som omsetter for en milliard dollar årlig. Dets norske datterselskap Oracle Norge A/S er i gang med å "oversette" systemet til en norsk versjon sammen med NIT. NITs medvirkning innebærer blant annet at systemet blir spesielt tilpasset offentlig virksomhet. NIT har kjøpt salgsrettighetene og har dermed gitt systemet navnet NIT økonomi. Systemet består av en rekke moduler, hvorav vegvesenet i første omgang kjøper seks; Hovedbok, Leverandør, Kunde, Fakturering, Anlegg og Innkjøp.

Populært i USA

Oracle Financials er blitt svært populært i USA. Det spesielle ved systemet er at det omfatter "alt". Bedrifter som kjøper det, velger selv ut hva de vil ha. (Eks: systemet har avsatt 30 felter til kontostreng. Vegvesenet klarer seg med 7). Arbeidet med å tilpasse den norske versjonen av systemet til Vegvesenets krav, pågår nå.

Vegvesenet i forkant

Systemet fra Oracle er solgt til flere kunder i Norge i år, med Vegvesenet som en av de første. Vegvesenet er, med sin størrelse, en svært viktig referanskunde.

Statens vegvesen er med andre ord i forkant av utviklingen når det gjelder å få et topp moderne styringssystem. På den annen side ligger det en viss risiko i å være så tidlig ute. Blant annet derfor vil det ikke bli gjort noen avtale om å kjøpe systemet til alle vegkontorene, før det er prøvd i Akershus og Hordaland.

TLP 2000 - hva er det?

Ved siden av Oracle Norge har NIT valgt firmaet Total Personalsystemer A/S som underleverandør på systemsida. TLP står for Total Lønns- og Personalsystem. Total er et norsk firma som ble etablert av 12 personer i fjor. De har selv utviklet et moderne lønns- og personalsystem, som er firmaets eneste produkt. Total henvender seg til større bedrifter/etater, og har i sommer solgt systemet til flere - bl.a. Telemark fylkeskommune, Stabburet og Ulstein-gruppen. Også dette systemet skal spesialtilpasses Vegvesenets krav. Det er en oppgave Total selv vil gjøre.

Opplæring - også i pedagogikk

Med andre ord: NIT økonomi og TLP 2000 utgjør til sammen det som trolig kommer til å hete Krøsus i Statens vegvesen. NIT kommer til å lage originale brukerhåndbøker for oss. Det vil bli satt i gang et meget omfattende opplæringsprogram. Om lag 5000 ansatte skal læres opp. Så grundig er opplæringsprogrammet at de som blir plukket ut til å lære opp andre i etaten, til og med skal få pedagogikk på timeplanen.

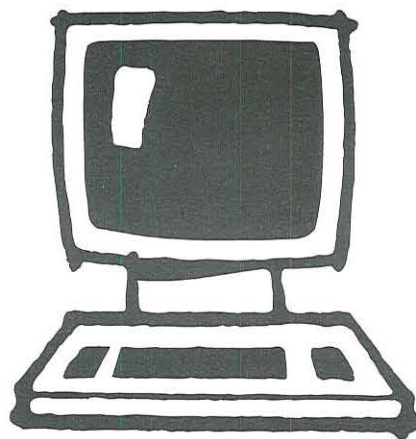
Maskiner fra IBM

Når det gjelder maskinvaren, har NIT valgt IBM som underleverandør. I hvert av prøvefylkene blir det i disse dager installert to datamaskiner, en Risc System 6000 og en Compac Systempro. (Sistnevnte leveres av NIT) Dette er siste generasjons datamaskiner, som er små som PC-er, men med massevis av datakraft. Vegkontorene vil få maskiner av ulik størrelse, alt etter hvor mange som skal bruke systemet. På de minste vegkontorene vil 30 saksbehandlere kunne jobbe mot Krøsus samtidig, mens de største vegkontorene har kapasitet til 50 samtidige brukere.

Krøsus blir desentralisert

Ved overgangen til Krøsus går Vegvesenet bort fra tradisjonelle stormaskinløsninger, og over til løsninger hvor flere

servere (f.eks. PC-er i nett) kan arbeide integrert i samme miljø. Dette gir bedre funksjonalitet og bedre utnyttelse av spesielle løsninger både på system- og maskinsiden. Mens PBR ligger i en sentral stormaskin på Hamar, blir Krøsus desentralisert. Hvert vegkontor får sitt eget Krøsus-system. Programmet som skal sørge for at nettverket fungerer lokalt, heter LanManager.



Nye PC-er

ND-terminalene som brukes i dag, kan også brukes i det lokale nettverket, men klarer ikke å utnytte alle muligheter (f.eks. farge og grafikk). Men etter hvert vil terminalene bli skiftet ut med nye PC-er. Vegkontorene får 12 nye PC-er hver gjennom Krøsus-prosjektet. Disse blir i første omgang brukt i opplæringsprogrammet.

Hva skjer nå?

Det å tilpasse et nytt økonomistyringssystem til Vegvesenets behov, er en stor jobb. Vi må bestemme oss for hvordan skjermbildene skal se ut, hvilke styringsdata vi vil ha ut, hvilke data som skal sammenstilles, hvilke data vi skal legge inn, hvordan det skal gjøres m.m. Dette arbeidet er viktig for at vi skal få ut raske og oversiktlige opplysninger om virksomheten. Hensikten med å skifte system er jo å gjøre lederne på alle nivåer i stand til å styre bedre.

De forskjellige modulene i systemet installeres i prøvefylkene utover høsten og vinteren. Parallelt med installeringen





Statens vegvesen Buskerud - den profesjonelle og meningsfulle organisasjon?

Einar Janby



I kjølvannet av Bjørvigutvalgets kosmetiske endringer av vår organisasjon, og i påvente av fremtidige flodbølger av nye krav og oppgaver vi så vidt kan skimte i horisonten, ønsker jeg her og nå å starte en debatt om valg av rett veg for vår etat som kan bringe oss trygt inn i fremtiden.

Jeg våger da den påstand at vår bedrift, slik vi kjenner den i dag, ikke vil overleve inn i det neste årtusen, og jeg begrunner dette med at vår organisasjon er oppbygd og drevet etter håpløst foreldede prinsipper. Hvis vi ikke selv ser og retter på våre svakheter vil kanskje vår arbeidsgiver, de politiske myndigheter, se seg om etter andre måter å løse oppgavene på? For Buskerud vegkontor gjelder det først og fremst at man er i utakt med sine omgivelser, det vil si det samfunn man er satt til å tjene.

Jeg ser det klart at det er behov for å utvikle vår etat fra dens nåværende tilstand og mot noe bedre og mer hensiktsmessig. Dette vil kreve et systematisk arbeid og berøre alle deler av vår virksomhet.

skjer tester. Innen 1. juni neste år skal pilotfylkene være klar til å "kjøre Krøsus". Deretter står de øvrige fylkene for tur.

Konsekvenser for ansatte

Mange spør seg naturligvis "Hva blir konsekvensene av Krøsus?". "Hva betyr det nye systemet for min arbeidssituasjon?".

Svarene på disse spørsmålene henger nøye sammen med det arbeidet som gjøres i prøvefasen utover høsten. Noen vil få andre arbeidsoppgaver, men ett er helt sikkert: ingen blir sagt opp.

En konsekvens av Krøsus, som trolig alle kommer til å merke etter hvert, er at Vegvesenets ansatte må registrere sitt tidsforbruk. Alle arbeidsoppgaver i løpet av arbeidsdagen skal registreres. Hensikten med dette er å finne ut hva de forskjellige arbeidsprosessene koster. På denne måten får man korrekte tall for hvor effektiv etaten er.

Vår organisasjon kan deles opp slik:



Etaten er altså bygget opp av fire hovedkomponenter som er gjensidig avhengig av hverandre. Dette betyr at endring ett sted medfører endringer også på de andre deler av virksomheten. Jeg oppfatter det slik at det i vår virksomhet er liten forståelse for at organisasjonen fungerer som det her er skissert. Dette gir seg eksempelvis utslag i en fremvekst og oppblomstring av underkulturer som lever sitt eget liv fjernt fra etatens overordnede mål og oppgaver.

Det må derfor stilles krav, ikke bare fra omgivelsene, men også innenfra etaten selv om at Statens vegvesen Buskerud må utvikle seg til å bli en profesjonell og meningsfull organisasjon som kan møte fremtidens krav ved en positiv virksomhets- og personalutvikling.

I dette vil det bli nødvendig å se på alle de enkelte deler som bedriften er bygget opp av, og som er i samspill og påvirker hverandre. Hovedmålene og oppgavene må hele tiden være rettesnoren.

Den valgte arbeidsmetode for å nå de pålagte mål og oppgaver må vurderes i forhold til organisasjonens kultur, medarbeidernes ressursfordeling og hvordan organisasjonens systemer fungerer.

I dette arbeidet

må alle av følgende samhandlende faktorer vurderes:

Organisasjon: kultur/struktur/personale.
Ressurser: personer/penger/tid.
Systemer: rutiner/prosedyrer/informasjon/kommunikasjon/oppfølging/kontroll.

I dag er en rekke av disse faktorer lite påaktet og noen helt neglisjert, og heller ikke er en bevisst det faktum at det hele tiden er et samspill på gang mellom de ulike leddene. Derfor kan en heller ikke si at vår etat står frem som en helhetlig organisasjon.

Jeg oppfordrer til at dette som her er beskrevet tas opp seriøst på alle plan i bedriften. Det er nødvendig med en oppriktig og ærlig meningsutveksling om hvordan vi løser oppgavene våre hvis vi skal henge med inn i fremtiden.



Alle plan i bedriften må nå drøfte hvordan vi skal løse våre oppgaver i fremtiden, sier Janby.

FOTO: W. Bakken



Aurlandsdalen - vakker og vill

Liv og Dina



Fredag 25. september kl. 14.30 (PRE-SIS), møttes 19 spreke ungdommer i alle aldrer på parkeringsplassen ved Hauk Sport. Målet var Aurlandsdalen.

Anleggsavdelingen, positive og velvillige som de alltid er, lånte oss brakkene ved Geiteryggen som base for turen. Etter fem timers kjøretur, med middagsstopp på Bromma, ankom vi Geiteryggen.

Kvelden gikk med til sosialt samvær og "forberedelser" til turen. Vi tok kveld tidlig, for vi måtte jo være friske og opplagte til den lange marsjen! Jentene fikk, rettferdig nok, sove i senger på soverommene, mens gutta lå på flatseng på stuegulvet.

I grålysninga var det ut av køya! Etter en bedre frokost med egg og bacon, startet vi opp klokka åtte. Vi kjørte til Østerbø, hvor turen startet.

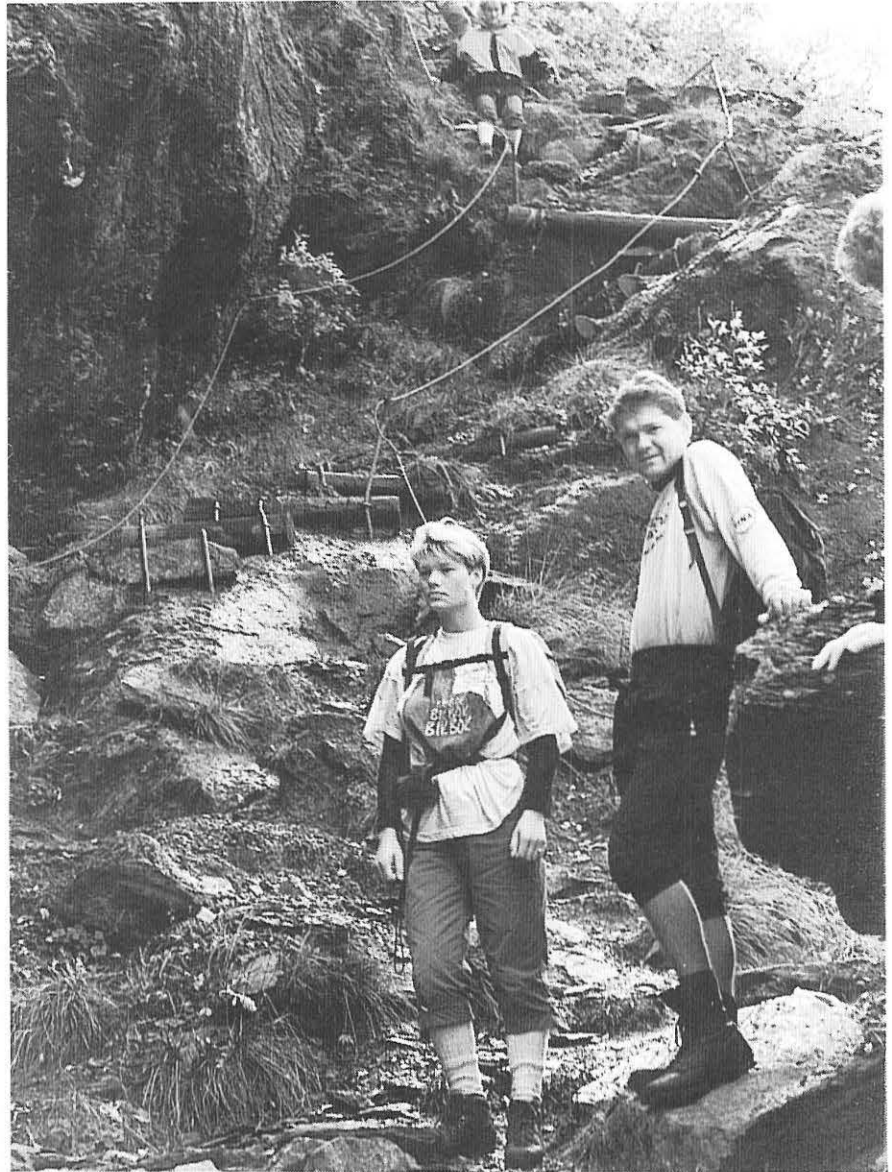
Til å begynne med var været grått og trist, og det hadde regna om natta. Det var ganske vått overalt. Men etter at vi begynte å gå, ble det bare bedre og bedre. Ja, før det ble midt på dagen, skinte sola!

Som de spreke folka vi er, valgte vi å gå over Bjønnstigen fremfor å ta den "lette" turen langs elva. På toppen, ved Bjønnstigvarden, kunne vi se hele Aurlandsdalen foran oss. Det var så vilt og vakkert at det kunne ta pusten fra noen og hver! Ned selve Bjønnstigen var det stupbratt. Det var ikke fritt for at vi klorte oss fast! Heldigvis var det wire å holde seg i.

Rasten tok vi ved Vetlehelvetet. Vetlehelvetet er en halvåpen jettegryte med brunt, stille vann hvor blodiglene bor. Men de så ikke vi, for vi torde ikke å bade der.

Sæming var turens "sherpa". Han hadde med seg tyrvød, 2 "bedehuskjeler", og kaffe og pølser til hele gjengen! Så mens han fyrte opp bålet, skulle Thorvik hente vann. Og han forsvant! Vi ble nesten bekymra for at bålet skulle brenne ut før kaffevannet kom, men det holdt så vidt! Kaffen smakte utmerket. Og det gjorde pølsene også, syntes Liv.

Etter en god rast, gikk vi videre mot Sinjarheim. Dette er en liten gård som henger i fjellskrenten. Den var bebodd



Bjønnstigen var bratt, men Kristin Nævra og Dagfinn Eek kom velberget ned.

FOTO: Dina Leftal

fram til 1921, ble så brukt som seter fram til 1960. Etter den tid har den forfalt en del, men de siste åra har den blitt restaurert. Sinjarheim er et idyllisk sted som var vel verdt en halvtimes pust i bakken.

Fra Sinjarheim var det bratt ned til husmannsplassen Almen. Det fortelles at her bodde det en morder som rått og brutalt gjorde ende på syv kjerringer. Han angra visst på den femte, for hu var så god til å kinne smør! Senga hans står

ennå i det lille huset under den store steinen.

Herfra var det kort veg ned til Vassbygdi, hvor bilene venta på en sliten gjeng.

Tilbake til Geiteryggen til en god dusj, og deilig middag fra Storestølen. Vi åt og sang, og dansa natta lang!

Det var en sliten gjeng som tusla inn til Geiteryggghytta søndag formiddag. Det er ikke hver helg vi går i fjellet....

Men ALLE var enige om at det hadde vært en fin tur!!!



HVERDAGSLIVET

Ellen Bruusgaard



Det er ikke hver dag, eller i hvert nr. av Brobyggen at livet utenfor vegvesenet trekkes inn, og slik skal det vel heller ikke være. Men iblant kan det være på sin plass å si noe om livet vi har ved siden av jobben. Vi prater mye om det - kanskje vi kvinner mest, men omsorgen og opptattheten av de og det som står oss nærmest er nok like sterkt i oss alle.

Selv føler jeg vel at hverdagen preger livet mitt for tida, og at tiden er en meget knapp ressurs. Alt føles som et jag, et heseblesende løp fra morgen til sen kveld. Noen ganger er jeg undrende til hvor mye jeg tåler og at jeg i det hele tatt henger sammen. Andre ganger føler jeg at jeg verken henger sammen eller er sterk psykisk eller fysisk.

Dette oppleves forskjellig ut fra hvilket ståsted en er her i livet. Og slik skal det vel være. Jeg og min familie er midt oppe i småbarnsperioden - kanskje den perioden i livet hvor en ønsker å favne mest, og hvor en har mest dårlig samvittighet (i alle fall vi kvinner).

I sammenheng med dette fant jeg et utdrag fra en bok som heter "Brenn deg ikke ut" av Barbro Bronsberg og Nina Vestlund som "traff" meg godt slik jeg føler at livet mitt er for tiden. Jeg vil gjerne dele det med flere, fordi jeg tror det er flere i samme situasjon som meg og som kjenner seg igjen. Og hvis andre finner små sitater, små stykker som sier noe om hvordan vi har det og hvordan vi opplever livet vårt, så vil gjerne Brobygger-redaksjonen ha tak i slikt stoff. Vi tror nemlig at å kjenne litt til livssituasjonen til folk flest, også er med på å sveise oss mer sammen og gi næring til at kulturen her i vegvesenet blomstrer og vokser.

Utdrag:

STORE KRAV

Vi skal arbeide på heltid - av hensyn til inntekta og vår egen utvikling, samtidig som vi skal ha et hjem uten støvdatter som om vi hadde vært hjemmевærende. Vi skal også være gode foreldre som bruker mye tid på barna, vi skal være faglig aktive eller medlem i et parti, kirka, borettslaget. Vi skal følge med i avisene, fagpressen og faglitteraturen, ellers får vi dårlig samvittighet. Vi skal helst høre på nyhetene hver time og minst se Dagsrevyen. Vi skal lese skjønnlitteratur, gjerne den siste nobelprisvinneren, følge med på kultursidene og sportssidene. Vi skal trimme, spise god mat og lære våre barn sunne matvaner tidlig og skåne dem for altfor giftig og unyttig mat. Vi skal arbeide for fred og miljøvern, gå ned eller opp i vekt. Vi skal slutte å røyke, begynne å mosjone- re mer. Vi skal gjennomføre vår- og høst- rengjøring, ta oss av klesvasken, stryke, rulle, reparere klær sånn at vi sparer penger ...penger..., ja... det er bra å føre budsjett, det anbefaler alle som forstår seg på det. Vi skal granske alle reklamebrosjyrer som dumper ned i postkassen og lete etter tilbudspriser og sykle tre kilometer i høstregnet til butikken aller lengst borte for å spare 3 kroner på kjøttfarsen. Så skal fryseren fylles, det skal handles inn stort og bakes i stort og lages mat i stort. Siden kan jo ikke tyttebæra og blåbæra stå å råtne i skogen om høsten, de må plukkes og renses og kokes, og helles på glass som gjemmes hele året og merkes med vakre etiketter og stilles i pene rekker. For ikke å snakke om all soppen som det er synd om en ikke tar vare på eller alle elger som må beskattes. Så skal man jo hvile ordentlig i helgene, treffe sine venner og

alltid få sine åtte timers søvn. Vitaminer må familien ha, og så skal hagen steller, kjølesystemet på bilen repareres, løvet rakes, snøen måkes, taket repareres og så må tapetene byttes og båten skrapes og males og seiles med, for den koster jo så mye, den skal voktes mot tyver og settes på land om høsten. Unger skal leveres og hentes på ballet, fotballtrening, stall og kino, for man vil ikke at de skal få dårlige vaner og bli narkotikav- rak. Så er det foreldremøter på dag- hjemmet og skolen og rekke å lese litt for ungene før de sovner, for de skal jo ikke bare glo på fjernsyn, og i ferien er det viktig å gi dem litt kultur også, så er det lekselesing, allø andre hjelper unge- ne sine, og så skal man jo rekke å prate med dem for ikke å snakke om hvor vik- tig det er å holde kontakt med ektefellen for å ha noen å dele dette livet med. Så skal man være nystelt på håret og være pent kledd, litt må man jo tenke på seg sjøl, og se litt av verden, rekke å møte slekta, huske på fødselsdagene deres, gå på kino og teater, levere selvangivel- sen, studiesirkler, feire jul, være god elskerinne, rekke å LEVE!

Vi ønsker å informere om:

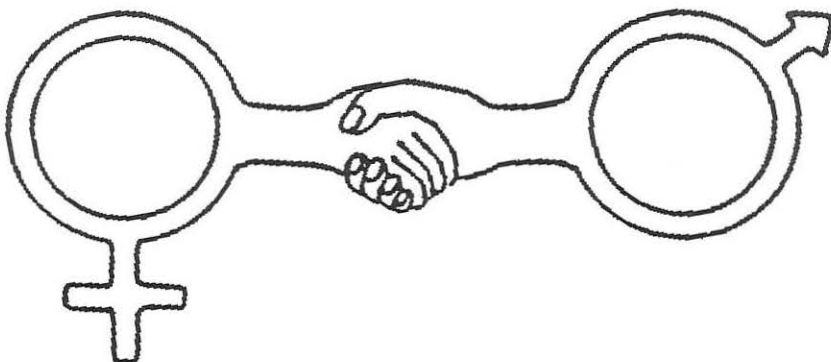
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

021 - Tunnelbygging Normale r- 129 sider.

Håndboken omfatter alle faser ved gjennomføringen av et veg- tunnelprosjekt. Både planlegging, bygging, vedlikehold og drift er behandlet. (Finnes også på eng- elsk utenfor håndbokserien). Interesserte utenfor Statens veg- vesen kan kjøpe håndboken for kr 60,- pr. stk. + forsendelse kr 16,- pr. sending.

056 - Driftsregnskap - driftsstat Vegdata - 97 sider.

Regnskaps- og driftsresultater fra det interne regnskap i bearbeidet og hendig format. Årlig utgave. Interesserte utenfor Statens veg- vesen kan kjøpe håndboken for kr 40,- pr. stk. + forsendelse kr 16,- pr. sending.





Hallinger i vesterled

Erling Lio



Fredag 14. august dro ansatte m/ektefeller på en 3-dagers tur til Bergen. Skredderberget stilte som sjåfør. Bussen var riktignok frå eit busselskap i Valdres, men det virka som om den ikkje gjorde "sure miner" selv om det "berre" var den midlertidige stamvegen me kjørte bortover. Undertegna hadde jobben med å telle opp ved alle påstigningar, og eg kom til 32 kvar gong, så dette var tydeligvis antallet "utsendte".

Første stopp på reiseruta var Østerbø fjellstue. Denne ligg litt vest for Geiterygg tunnelen, og her vart me tatt vel imot med vafler, rømme, kaffe og kaker.

Turen gjekk så vidare nedover Vassbygda og til Aurland. Me tok ein liten stopp i nedstigninga her, for at me skulle få sjå Aurland "frå lufta". Sjølv om det er bratt utover her, er det i alle fall fin utsikt.

Neste stopp var Aurland, der me hadde ein snau time til å sjå oss rundt litt. Veret var veldig fint, så alle hadde anledning til å rusle rundt og sjå seg om. Om nokon kjøpte seg aurlandsko veit eg ikkje, men me såg i alle fall bl.a. fabriken der dei blir laga.

Men me hadde langt att til Bergen, så turen måtte gå vidare. Me køyrde forbi Flåm og vidare til Gudvangen. Frå Gudvangen tok me turen opp til dei gamle Stalheimskleivene. Her trur eg det var mange som var glad dei ikkje var sjåfør. Dei som er avhengige av å reise her, trur eg drog eit lettelsens sukk den dagen den nye vegen vart åpna, så dei slapp denne stigninga.

Men me kom fint opp, og stoppa ved Stalheim hotell for å nyta utsikten, og den var storslått. Etter å ha brukt opp mange filmer og mange meter med video, måtte me komme oss vidare. Voss var neste stoppested, her skulle me få omvisning på Voss vegstasjon. Me hadde ordna det slik at me skulle få nytte kvilerommet der og "nyte medbrakt". Ingeborg, Magnhild og Kristi hadde på forhand ordna med karbonadesmørbrød, kaffe og kaker, så her var det berre å forsyne seg.

Me vart vist rundt på vegstasjonen, og



Gjengen samlet på Halne Fjellstue.

av ting som var interessante var ei attføringsavdeling for yrkesskadde. Denne var tenkt for statleg ansatte, men dei hadde også tatt inn bl.a. frå kommunen sine ansatte.

Her laga dei stikningstavar, dei sandblåste og laga fine treskilt, bl.a. til navneskilt på bussholdeplassar. Dei hadde også ei avdeling med vaskeri og symaskin til vask og stell av arbeidstøy. Ein bil farta rundt i heile Hordaland og samla inn og leverte ut att arbeidstøy til vegvesenansatte. Dette hadde dei funne ut var svært lønnsomt. Innsparingane på

arbeidstøy var ca. 700.000,- pr. år etter at dette starta opp.

Noko å tenke på for Buskerud også? - Gulsvik vegstasjon skulle vel vera midt i blinken for slike ting.

Det var også plass til ei liten sveiseavdeling der, der dei utførte små sveisejobbar. For tida var det 6 stk. som arbeidde i denne attføringsavdelinga, og utan denne plassen var vel sjuketrygda einaste utvegen. Virkeleg eit fint tiltak, var vår mening.

Klokka gjekk og me måtte takke for oss og dra vidare. Bergen begynte å



nærme seg, og snart stod me utanfor Hotell Dreggen der me skulle bu under opphaldet i Bergen.

Etter ein bedre middag skulle me ut og gjera Bergen "utrygg". Kveldens aktiviteter er det vel best å ikkje referere i "Brobyggeren", men alle var på plass i spisesalen lørdag morgen.

Lørdag var "fri" til kva ein måtte ønske å sjå av severdigheter. Me var innom Fisketorget, Akvariet, Fløybanen og Håkonshallen, for å ha nevnt nokre plasser.

Kl. 14.00 kom det lokalkjende folk frå Hordaland vegkontor, og var med oss på sightseeing-tur ut til Øygarden. Her fekk me sjå mykje fint, samtidig som dei lokalkjende fortalde over høytalaren i bussen.

Av ting som kan nemnes var bl.a. vegen. Den var bygd med gangveg ved sida, nesten heile vegen utover. Dette takka vera at det var så mykje oljeinstallasjoner, og desse hadde "punga ut" for å få ein bra vegstandard.

Andre ting var at det var så fint planta til i alle rundkjøringar i Bergen. Det vart nevnt at kvar rundkjøring kosta kr 20.000 pr. år berre i beplantning og ettersyn. Dette syntes å vera dyrt, men fint var det i alle fall. Vegvesenet i Hordaland fekk visstnok refundert ein del av desse utgiftene frå ein "rikmann" som ville at Bergen skulle sjå fin ut.

Turen utover var ein opplevelse, og kan trygt anbefales til andre av bladets lesere. Men som alt anna, så har det ein ende og me måtte tilbake til hotellet, der middagen venta, for me skulle "ut på byen" att.

Sundagsmorgon kom (kanskje litt for fort på noen) og me måtte snu nasen heimover. No skulle me ta turen om

Hardanger og over vidda. På Nordheimsund var første stopp. Rundstykker og varme wienerbrød og kaffe smakte godt. Herfra gikk ferden på ein smal og svingete veg til Bruravik, der me måtte på ferje for å koma over til Brimnes. Denne båten visste nok at me var ute og reiste, for den låg klar, så det var berre å kjøyre om bord.

Turen gikk så vidare om Eidfjord, opp Måbødalen og til Vøringsfossen, der det var stopp for å ta denne i betraktning. En trur ikkje nokon var lystne på å gå under fossen for å få seg ein dusj, når det var så mykje vatn i den som då. Men fin er den i alle fall.

Me hadde bestilt middag på Halne fjellstove, og tiden til denne begynte å nærme seg. Så det var berre å setja seg til rette og dra vidare. Reinsdyrkarbonadene og karamellpuddingen stod klar då me kom til Halne. Om karbonadene var frå dyr som hadde gått på vidda vart det ikkje sagt noko om, men gode var dei i hvert fall.

Etter at alle var gode og mette, var det og å fatt på siste etappen mot Gol att, dit ein stødig og sikker sjåfør bringa oss søndagskveld.

Etter ein så fin tur er det mange inntrykk ein sit att med. Me har reist gjennom mange tunnellar, 80-90 må det vel vera til saman. Me hadde sett mykje fin natur, me har opplevd Bergen og noko av det dei har å by på, og ikkje minst det sosiale samvær. Nevntast kan også at vaskedama på Gol, ho Solveig, fylte år på turen og dette måtte sjølvsagt markere.

Eg trur at mange syntes som eg at me hadde ein fin og opplevelsrik tur, og me ser fram til neste utflukt.

Det skal satses på rasteplasser

Willy Bakken



I Buskerud har vi i dag om lag 100 rasteplasser med stort og smått. Det er imidlertid en kjensgjerning at mange av disse plassene på langt nær har en slik standard vi kunne ønske oss.

Men det vil det bli gjort noe med i årene som kommer. Vegkontorets hurtigarbeidende "Rasteplassgruppe" har i disse dager lagt fram en plan for utbygging av nye plasser og opprusting av eksisterende.

Planen, som er et foreløpig forslag, tar for seg utbygging i perioden 1994-97 og det blir foreslått at det brukes 6 mill. kroner totalt til nye og gamle anlegg.

I tillegg til rasteplasser vil det også bli anlagt nye vakt- og kontrollplasser for biltilsynet.

På hovedvegnettet i fylket er det foreslått bygd nye rasteplasser på:

E-16 før Grønnvoll.

E-16 ved Buttingsrud.

Rv 7 ved Sando.

Rv 7 Heggen-Kvernvollen.

Rv 7 ved Nesbyen, 3 plasser.

Rv 40 Hostvedt.

For biltilsynets kontroller er det foreslått at det bygges ut kontrollplasser på følgende steder:

E-76 Meheia.

Rv 35 på strekningen Hønefoss - Oppland gr.

Rv 283 ved Mjøndalen Cellulose.

Rv 7 mellom Gol og Hagafoss.

Rv 49 på Golsfjellet.

Rv 8 mellom Kongsberg og Hvitvingfoss.

Rv 281 ved Tofte.

Rv 280 Vikersund - Sysle.

E-16 ved Grønvold.

Rv 50 Hagafoss - Håkonset.

Rv 11 Heggstad - Soho.

I tillegg til disse, foreligger det også planer om en ny kontrollplass på E-18 ved Kjellstad.



Turdeltagerene inntar «forfriskninger» på Fløien.



Bedriftsidrettslaget har rundet 25 år



Vegvesenets fotball-lag årgang 1968.

Willy Bakken



"Tida går, og et eller annet forsikrings-selskap består", heter det i reklamen. Det samme kan jammen sies om vegvesenets bedriftsidrettslag også, for i år, nærmere bestemt 15. september, fylte laget 25 år. Som seg hør og bør, ble dette markert med en jubileumsfest i vegkontorets kantine i slutten av oktober, der nærmere 70 mer eller mindre atletiske ansatte deltok.

Den som tok initiativet til å danne vegvesenets bedriftsidrettslag, var daværende kontorsjef Tore Strand. Han ble også valgt til lagets første formann. Ellers bestod styret av: Rolf Bergersen, Sigurd Moen, Jarle Brekken og Wilhelm Foslien. Det ble også dannet to underkomiteer, damegruppe og eldres gruppe - menn. Disse ble ledet av henholdsvis Gerd Kittilsbråthen og Alf Stokke.

Som vi skjønner, var det trimaktiviteter som stod øverst på ønskelista helt i starten, men det var også et "folkekrav" om at det nå burde satses på fotball. Sommeren -68 ble dette en realitet og etter den tid figurerte "vegvesenet" på fotballtabellene i mange år fremover.

Men det går nedover med de gamle guder. Nå er det mange år siden dette var en organisert virksomhet innen idretten hos oss. Vi opplevde for øvrig en krampetrekning fra det hold for et par år



siden, da en eller annen meldte laget på i vegvesenets interne fotballcup. Erfaringene fra denne ble smertefulle for mange, og enkelte ble sørgelig klar over at en ikke blir yngre med tida.

Men det er også andre aktiviteter som har foregått opp gjennom årene. Mest nærliggende er i den sammenheng å nevne håndball. Gjennom flere sesonger var laget et av de aller beste i kretsen, og premieskapet vitner om en storhetstid på 70-tallet. Men håndballgutta har ikke gått helt i dvale. Hvert år børster de støvet av gamle joggesko, og stiller forhåpningsfullt opp under det årlige "Hallingkasket". At det ikke lenger blir topp-plasseringer, må tilskrives en feilaktig ansettelsespolitikk hos oss!

Også andre aktiviteter har vært med å prege laget. Her kan nevnes orientering, friidrett, idrettsmerke, ski og bordtennis. Den sistnevnte er for øvrig svært oppegående og ved godt mot. Eneste problemet de strir med, er at de ikke makter målsettingen, nemlig å spille seg ned en divisjon. Men da er de kanskje heller ikke så dårlige som de selv vil ha det til?

Vi har også en annen idrett som bedrives innen vegvesenet i dag, men som formelt ikke hører inn under bedriftsidrettslaget, nemlig skyting.

Tyngdepunktet for denne grenen befinner seg i Hallingdal, og etter det vi kjenner til, har laget et relativt høyt nivå, både når det gjelder standard og aktivitet. De treffer også stadig flere kjente, rapporteres det.

I løpet av de 25 årene som har gått, har bedriftsidrettslaget vært med på å prege bedriftsidretten i Drammensområdet. At aktivitetsnivået har gått betraktelig ned de senere årene, er beklagelig. En bedrift som Statens vegvesen, med så mange ansatte, skulle make å engasjere flere enn det som er tilfelle i dag, tør vi påstå. Det som øyensynlig mangler, er at vi ikke har noen som tar initiativ til noen organisert virksomhet.

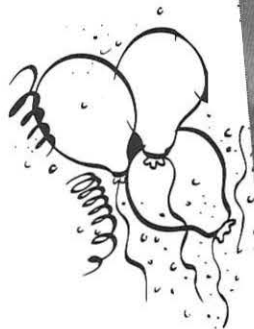
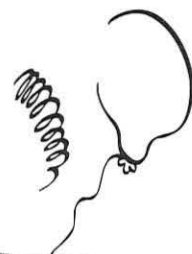
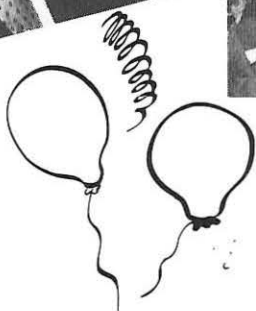
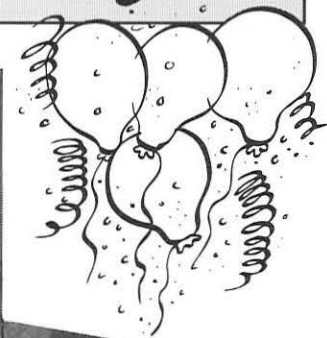
Men forresten, det er nå satt i gang en trimgruppe på vegkontoret som ukentlig lar stress og andre problemer få utløp i trimrommet. Innebærer dette starten på en ny æra for bedriftsidretten i vegvesenet? La oss håpe at så er tilfelle.

Dagens formann Sæming Alvim tok under jubileumsmarkeringen et tilbakeblikk over lagets 25-årige historie.



Glimt fra jubileumsfeiringen

Arne Tovslid





Kjemiske produkter - helse- og forurensningsfare

Albert Skarstad



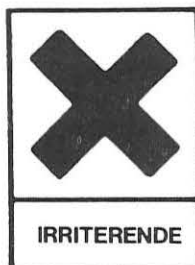
Kjemiske produkter finnes overalt. På det norske markedet finnes ca. 70.000 ulike arter som inneholder omkring 10.000 forskjellige kjemiske stoffer.

I hvilken grad kjemiske produkter er helseskadelig eller skadelig for miljøet, (naturen) avhenger av produktets egenskaper, og vår bruk av det. Som hovedregel skal alle kjemiske produkter behandles med omtanke og vi skal som brukere tenke på helse og miljø når vi bruker dem.

I arbeidslivet er det arbeidsgiveren som er ansvarlig for at kjemikaliebruken er forsvarlig. Dvs. at det i virksomheten kun er i bruk kjemiske produkter som er forsvarlig merket og som det foreligger standard produktdatablad på.

MERKING

Det er et forskrift bestemt krav at alle kjemiske produkter som vi har i bruk skal være merket på norsk. Merkingen skal bl.a. inneholde opplysninger om helsefare, f.eks. skal det være påført bestemte merkesymboler som disse:



eller hvis produktet er vurdert til ikke å være helsefarlig skal det merkes med "Vurdert ikke merkepliktig".

Produkter som benyttes til rengjøring - avfetting, skal i tillegg være merket med følgende tekst:

"Tilfredsstill kravene til vaske- og avfettingsmidler i forskrifter om utslipp av oljeholdig avløpsvann og om bruk og merking av vaske- og avfettingsmidler."

Det skal også av merkeetiketten fremgå med navn og adresse hvem som er produsent/leverandør.

PRODUKTDATABLAD

Produktdatablad skal gi utfyllende opplysninger om produktet. Det er derfor viktig at produktdatablad finnes og at vi

vet hva som står der, og forholder oss til det. Hvis uhellet er ute og det er aktuelt å kontakte lege, skal legen informeres om opplysningene på databladet. Ta med kopi av databladet til legen.

Konklusjon: Unngå bruk av kjemiske produkter hvis mulig. Sjekk alltid hva slags kjemisk produkt du skal bruke ved å lese merkingen. Forlang produktdatablad av leverandøren. Les produktdatabladet før arbeidet igangsettes. Tenk over at de fleste kjemiske produkter vil være å betrakte som spesialavfall og rester - tomemballasje o.l. skal behandles som spesialavfall.

Les derfor også retningslinjene for avhending av spesialavfall som er bekjentgjort ved eget rundskriv.

Vi ønsker å informere om:

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

063 - Vegtrafikktegninger Vegdata - 465 sider

Håndboken inneholder hovedresultatene fra de maskinelle vegtrafikktegningene som inngår i de landsomfattende vegtrafikktegninger for 1991. Hensikten med håndboken er å gi et raskt og hendig oppslagsverk med oversiktsstatistikker på området «vegtrafikktegninger».

Årlig utgave. Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken fra Håndboksekretariatet for kr 120,- pr. eks. + forsendelse kr 16,- pr. sending.

066 - Anbudsgrunnlag Retningslinje - 55 sider

Hensikten med disse retningslinjer er å lette og standardisere utarbeidelsen av anbud for bygg- og anleggsarbeid. Entreprenører og konsulenter vil også få det enklere ved at forskjellige anbud blir utformet mest mulig ensartet.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken fra Håndboksekretariatet for kr 30,- pr. eks. + forsendelse kr 16,- pr. sending.



Biltilsynskonferansen:

SLETT IKKE VERST.....

Willy Bakken



Et av de uttrykkene som sitter best igjen etter årets biltilsynskonferanse, er "slett ikke verst".

Årsaken til det er bedriftsrådgiver Frank Becks innlegg, som på en positiv måte stresset forsamlingen på det å ha troen på seg selv og å kunne gi ros til omverdenen. Uttrykket som "slett ikke verst", var etter hans eget utsagn, "helt bak mål". Den som fikk en slik attest, vil le etterpå gå rundt i timevis og lure på hva som er enda verre! På denne bakgrunn endres derfor overskriften til Svært bra!

Det hele åpnet imidlertid med at vegsjefen ønsket forsamlingen velkommen til konferansen. Han ga deretter noen inntrykk fra sitt opphold i Frankrike og konkluderte med at vi ligger langt fremme internasjonalt, på området trafikksikkerhet.

Trafikkdirigør Ingar Tenold orienterte deretter om biltilsynets rolle i framtida, også sett i relasjon til EØS. Når det gjelder kontroll av tunge kjøretøyer, vil en konsekvens bli at det nå skal satses mer på brukskontroller, i stedet for tekniske.

Tenold var imidlertid noe skeptisk til om dette er rette veien å gå, sett med trafikksikkerhetsøyne.

Tenold kikket videre inn i sin glasskule, og kunne fortelle at om ikke lenge vil alle som er godkjent for det, i praksis kunne foreta kjøretøykontroller. Dette innebærer at den monopol-situasjonen vi har hatt på dette området, nå vil forsvinne. Han ga imidlertid uttrykk for at det ikke burde være grunn til engstelse når det nå i prinsippet blir fri konkurranse på dette markedet.

- Dette er et fag vi er best i, sa han, og når det gjelder den økonomiske side av saken, stiller biltilsynet uhyre sterkt i forhold til det private næringslivet. Likevel oppfordret Tenold forsamlingen om å "brette opp ermene" og bidra til at den positive utviklingen biltilsynet nå er inne

i, også fortsetter i tida som kommer.

Administrasjonssjef Anne Sofie Samuelsen fra Aust-Agder, orienterte deretter om likestillingsarbeidet i etaten. En ikke overraskende konklusjon på hennes innlegg, er at det står generelt dårlig til med likestillingen i Statens vegvesen.

Deretter overtok "fyrverkeriet" Frank Beck forsamlingen. Dersom enkelte var i ferd med å få tunge øyelokk, ble det raskt en forandring på det.

Hans budskap til den enkelte var troen på seg selv om det å trekke fram og bruke de ressurser vi alle er utstyrt med. Denne delen av konferansen var svært matnyttig for mange, og Becks innlegg ga grunn til ettertanke for de aller fleste.

Biltilsynskonferansen ble avrundet med en orientering om ATK (automatisk trafikkontroll) og mulighetene som nå er til stede for å overvåke trafikken via data, enten det nå gjelder fart, vekt, lengde eller rødlyskjøring.

Etterpå hastet damene av gårde for å pynte seg.....



Bru- arbeider i Hvitvingfoss

Jakob Fogstad

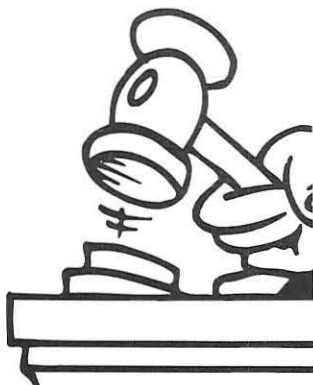


De første broarbeidene på den nye omkjøringsvegen i Hvitvingfoss ble avsluttet i juni 1992. Byggearbeidene ble utført i egenregi av Martin Harangen (bildet) og Jakob Fogstad, vedlikeholdet på Kongsberg. Beregnet byggetid ble betraktelig skåret ned, på grunn av uforutsette mengder av mygg. Brukonstruksjonen består hovedsakelig av or, pluss 4 skt. 4" spiker, type galvanisert.



Klipp fra fagsjefmøtet

- Lengden på driftskonferansen skal nå kortes inn til et møte og kun med en overnatting. Tilbakemelding fra siste konferanse, gir uttrykk for at det er unødig med to overnattinger. Dessuten er det svært kostbart for etaten med lange samlinger. Ellers blir det foreslått at også administrasjonsavdelingen og eiendomsseksjonen avholder årlige samlinger, noe som ikke er blitt gjennomført tidligere.
- AMU har vært på befaring i Hordaland og blant annet sett nærmere på rehabiliteringsopplegget som er gjennomført der. Hos oss synes ikke behovet for et tilsvarende opplegg å være til stede. Det bør heller satses enda mer på forebyggende hel-sesarbeid.
- Ut med terminaler og inn med PC-er, det er tidens melodi i etaten. I alt skal det anskaffes over 70 nye PC-er og samlet investering til nytt datasystem, vil beløpe seg til noe over 2 mill. kroner.



Nok et vegprosjekt på beddingen

MELDING

etter plan- og bygningsloven 33-3

Ny riksveg 7 Sokna - Ørgenvika



Statens vegvesen
Buskerud
Oktober 1992

Vegkontoret har nå lagt fram en melding som forteller at vi akter å bygge ny veg mellom Sokna og Ørgenvika. Allerede i 1977 vedtok Stortinget at det skulle bygges ny veg som skal erstatte eksisterende rv 7 mellom disse punktene. Finansiering skulle skje med bompenger.

Det foreligger alt en plan for parsellen Breivassdammen til Ørgenvika, og denne ble godkjent av Vegdirektoratet så tidlig som i 1977.

To år senere ble hele prosjektet vurdert på nytt, men trafikkallene viste at det kunne bli vanskelig å få nedbetalt vegen ved bruk av bare bompengemidler. Prosjektet ble derfor lagt på is inntil videre.

I 1990 ble det børstet støv av gamle

planer, og saken kom på dagsorden igjen. Det ble bevilget midler til utarbeidelse av hovedplan for strekningen Sokna - Breivassdammen. Det ble og bestemt at hele strekningen fra Sokna til Ørgenvika skulle sees i sammenheng.

Det endelige arbeids- og utredningsprogrammet vil bli fastsatt på grunnlag av eventuelle merknader som kommer på den framlagte meldingen.

Det vil på det nåværende tidspunkt ikke bli tatt noe standpunkt til alternative veglinjer.

De totale anleggskostnadene er anslått til noe over 200 mill. kroner (90) og en håper å kunne sette i gang arbeidene i 1998. Går alt etter planen, vil vegen stå ferdig i år 2001.



NY KANTUM BRU

I disse dager setter vegvesenet i gang arbeidet med bygging av ny bru over jernbanen i Hokksund, på fylkesvegen som går til Skotselv.

Den gamle brua, som har sett sine beste dager for lenge siden, vil bli erstattet med ei ny, med to kjørefelt og separat gangbane. I forhold til den gamle, vil den nye brua bli liggende en meter høyere. Årsaken til dette er at NSB forlanger større frihøyde under bura.

I anleggsperioden vil både kjørende og gående kunne passere. Trafikantene må imidlertid regne med en del provisoriske løsninger i byggeperioden. Vegvesenet vil bestrebe seg på å legge forholdene så godt til rette som mulig, mens arbeidene pågår.

Vi håper på publikums forståelse for eventuelle problemer som måtte oppstå i denne perioden.

Ved første byggetrinn vil gangtrafikken bli ledet inn på nåværende kjørebru med et smalt gangfelt. Biltrafikken vil bli lysregulert.

Den gamle gangbrua vil først bli fjernet og halvdelen av den nye brua vil bli bygd på dette stedet. Når denne står ferdig, vil både kjørende og gående bli ledet inn på denne. Deretter vil den gamle kjørebrua bli revet og andre halvpart av nybrua bygd.

I tillegg til at det bygges ny bru, vil det bli laget en tilkobling fra gangvegen på Kantum-sida under brua og ned til Kantumvegen.

Dersom alt går etter planen, vil hele anlegget stå ferdig om et års tid.

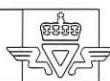
Hallingkastet 1992:

Vi har mange lovende spillere på gang



Buskerud-gjengen samlet etter ferdigspilt turnering. Tross tap for begge lagene, var stemningen helt på topp.

Willy Bakken



Årets Hallingkast avslørte at Buskerud har mange talentfulle spillere på gang, både på herre- og damesiden.

Riktignok består stammen i herrelaget av etablerte og garvede spillere som Sønju, Reistad og Ottesen, men turneringen viste at dersom laget kan doble treningsdosen foran neste års arrangement, vil laget kunne hevde seg godt.

Selv om det ble tap i begge kampene, henholdsvis mot Sogn og Vest-Agder, bør laget se optimistisk fram til neste kamp, som med all sannsynlighet vil bli på Gol om et års tid.

Også damelaget fikk stryk i sine kamper mot de samme fylkene. Nivået på årets utgave av laget, må sies å være

svært varierende, helt fra nybegynner-takter til glitrende enkvinnens prestasjoner. Med en endret ansettelsespolitikk, vil mye kunne rettes på til neste gang. Jentene skal i hvert fall ha ros for at de tok alvorlig på oppgaven og la ned en god del med treningstimer foran turneringen. Godt gjort jenter!

Om arrangementet for øvrig er å berette at det som vanlig ble knirkefritt avviklet, tross rekorddeltakelse på 450 mennesker.

At Buskeruds deltakere ikke hevdet seg helt i toppen rent sportslig, får så være. Under andre momenter i turneringen lå de på ingen måte tilbake i forhold til resten av sine kolleger.

Årets Hallingkastmestere ble Vegdirektoratet på kvinnesiden og Finnmark på herresiden. Troms herrelag stakk av med "Fair play"-pokalen,.



Verne- og helsestjenestens juleønske:

**TRIVSEL
SAMARBEID**

*Stadig bedre
arbeidsmiljø for alle i
Statens vegvesen Buskerud*

Snakk mer sammen

- om arbeidsrutiner
- om medvirkning
- om samarbeid på avdelingen

Fysisk aktivitet øker helse og trivsel



Du får gunstig effekt av selv meget beskjeden mosjon, f.eks. spasing og lett hagearbeid. Det er oppmuntrende fordi det betyr at noe er bedre enn intet. Men, det er viktig å huske at effekten øker, jo mer du mosjonerer!

*(Fra «I form etter 50» av
Peter F. Hjort og
Kristen Damsgaard)*



91-PENSJONISTENE HEDRET



Bak fra venstre: Arne Ellefsen, Arne Dalen, Reidar K. Haugen, Johan Wenner. Foran fra venstre: Tore Strand, Edel M. Leer, Eivind Ranheim, Nils Kleivedalen.

Willy Bakken



Under en sammenkomst på Tyriffjord Turisthotell nylig, ble 91-pensjonistene hedret. Totalt var det 11 som gikk av med pensjon forrige år, og av disse var 8 samlet til hyggelig samvær.

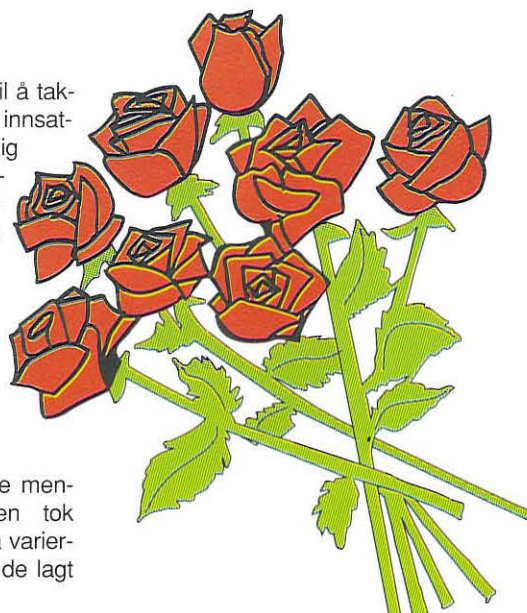
Administrasjonssjef Hans-Jan Håkonsen ønsket velkommen til dette tradisjonelle tiltaket og deretter inntok selskapet et bedre måltid mat.

Etter bespisningen var det klart for kaffe med dertilhørende marsipankake. Under denne delen av "fetekuren"

benyttet vegsjefen anledningen til å takke de nyblivne pensjonistene for innsatsen i vegvesenet og samtidig ønske alt godt i deres nye tilværelse. Som et synlig bevis på etatens takknemlighet, fikk samtlige overrakt diplom og gaver.

Til herrene vanket det kniv og belte, og den eneste kvinnelige deltaker denne gang, ble overrakt et vakkert smykke med gullkjede.

Og det var en samling rutinerne mennesker som på denne måten tok avskjed med etaten. Tjenestetida varierte fra 18 til 42 år og samlet har de lagt bak seg 222 år i vegvesenet.





Biltilsynet får konkurranse

Asbjørn Bustgaard



Som nå alle vet har Norge sluttet seg til EØS-avtalen og fra 1.1.1993 skal biltilsynet begynne å tilpasse seg EF-regelverket når det gjelder kjøretøykontroll.

Ifølge regjeringens forslag til statsbudsjett 1993, st.prp. nr. 1 (1992-93), skal det innføres gebyr for kjøretøykontroll og kontrollen av alle typer kjøretøy skal kunne foretas av statlige kontrollorganer eller av autoriserte bilverksteder og bilorganisasjonenes testestasjoner. Biltilsynet får dermed konkurranse. Publikum kan dermed velge å få utført kontroll av sine kjøretøyer der det er enklest og billigst.

Her følger utdrag av de viktigste nyhetene:

KJØRETØYKONTROLL

EØS-avtalen innebærer at det norske opplegget for kjøretøykontroll i årene fremover vil måtte gjennomgå omfattende endringer. De første må være på plass allerede i 1993.



Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard frykter ikke konkurranse fra det private markedet.

FOTO: W. Bakken

Teknisk kjøretøykontroll i hall må styrkes vesentlig og det samme er tilfelle med brukskontroll på veg.

TEKNISK KJØRETØYKONTROLL

EF-direktiv 91/328 forutsetter at person- og varebiler skal kontrolleres første gang etter 4 år etter registrering og deretter hvert 2. år. De tunge kjøretøyene, inklusive busser med mer enn 8 seter pluss fører, samt ambulanser og drosjer skal kontrolleres hvert år fra de er 1 år gamle. Miljøkontroll av bl.a. person- og varebiler skal finne sted etter samme frekvens som sikkerhetskontroller.

Kontrollen av alle typer kjøretøy skal foretas av statlige kontrollorganer eller av autoriserte bilverksteder og bilorganisasjonenes testestasjoner.

TIDSPLAN FOR INNFORING

- 1. januar 1993:
Årlig kontroll av tunge kjøretøy dvs. kjøretøy over 3.500 kg totalvekt, busser med mer enn 8 seter pluss fører samt drosjer og ambulanser.
- 1. januar 1994:
Miljøkontroll innføres for de første kjøretøygrupper.
- 1. januar 1995:
EFs tekniske kontrollopplegg for varebiler (4+2+2).



EØS-avtalen innebærer blant annet at tekniske kontroller i hall, nå vil bli trappet opp.

FOTO: W. Bakken



- 1. januar 1998:
EFs tekniske kontrollopplegg for personbiler (4+2+2).

FORSLAG TIL GEBYRER

- Person- og varebiler.....kr 250,- pr. kontroll
- Biler for øvrigkr 450,- pr. kontroll
- Slepevogner, påhengsvogner, og semitrailerkr 300,- pr. kontroll
- Traktorer og motorsyklerkr 100,- pr. kontroll
- Andre kjøretøykr 50,- pr. kontroll

HVEM SKAL FORETA KONTROLLEN?

Når det gjelder hallkontroll foreslår departementet at det åpnes for konkurranse mellom biltilsynet og verksteder/testestasjoner om oppdragene etter at nødvendige administrative forhold er avklart.

OMFANGET AV KONTROLLEN I 1993

For lette kjøretøy foreslår departementet at både hallkontroll og utekontroll videreføres med om lag samme omfang som i 1992.

Departementet legger opp til en reduksjon av omfanget av utekontroller av tunge kjøretøy. Også miljøkontrollen forsettes videreført om lag på 1992-nivå.

BRUKSKONTROLL

Brukskontrollen berøres også av EØS-avtalen. Brukskontroller omfatter kontroll med forskriftene om fraktdokumenter, løyver, transporttillatelser, avgiftsbetaling, vekt og dimensjoner, sikring av last, transport av farlig gods og at kjøre- og hviletid blir overholdt.

Denne type kontroll kan bare utføres av biltilsynet.

For å oppfylle EFs direktiver og forordninger om kjøre- og hviletid, må antall utførte kontroller i Norge økes fra ca. 50.000 i 1992 til ca. 190.000.

I Buskerud fylke vil det bli en 3-dobling av kjøre- og hviletidskontrollene, hvorav ca. 25% av kontrollene skal utføres ute på den enkelte transportbedrift.

Biltilsynet må omdisponere personell og legge om virksomheten for øvrig i løpet av 1993. Denne økning av kontrollbehovet forutsettes dekket gjennom samordning med den tekniske kjøretøykontrollen og en omprioritering innen den nåværende bemanning i biltilsynet.



Jul på vegkanten

Oktan



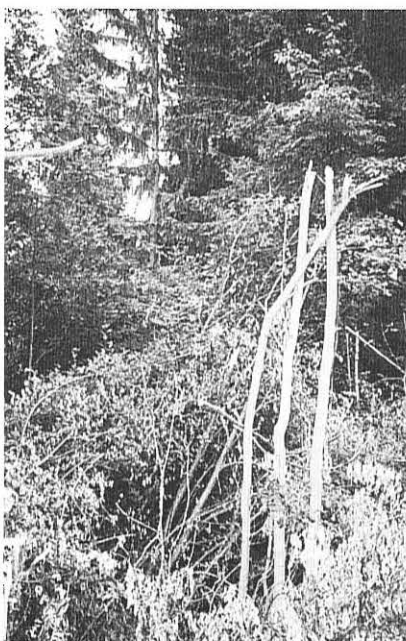
Førrige utgave av hærstående organ viet floraen i vegkanten i øvre del av Bjørnefylket spesiell oppmerksomhet.

Vi vil fortsatt ofre plantelivet langs vegkantene våre oppmerksomhet - men denne gangen vil vi se nærmere på hva som foregår over marknivå.

Vegetasjonen langs vegene våre kan jo til sine tider bli så frodig at noe må gjøres. Egen vegsau har vi tidligere antydnet som en mulighet for å bekjempe uønsket vegetasjon - et bra alternativ til bruk av kjemiske midler. Men selv om sauene er et «åltreit dyr» så har den sin begrensning. Så snart det begynner å bli tale om kratt og skogsvirke må færene gi tapt. Hva gjør vi så?

En svært så utbredt metode er å utstyre 10 tonn hjullaster med en dertil egnet barbermaskin. At resultatet ofte blir heller tvilsomt skulle bildet tydelig vise.

Som alternativ vil vi da henlede oppmerksomheten på en annen av våre kjære venner i dyreriket: Beveren. Beveren er en gløgg liten fyr som hele tiden holder seg på marknivå. Han angriper i den motsatte ende av den som våre gule «barbermaskiner» tar fatt i - dessuten rydder han opp etter seg!



Vegvesenet angriper fra toppen.



Beveren deriomot, starter fra riktig ende.

Kostbare investeringer i flishuggere kan vi spare - hugget virke fraktes greit til nærmeste vassdrag.

I vår jakt på grønne alibi foreslås at vi forsøksvis tar inn bevere på korttidsengasjement på nivå 5!

Julefreden er i ferd med å senke seg over vegkontor og utestasjoner.

I år ser det til og med ut til å bli hvit jul - vi har allerede hatt mer vinter hittil i år enn i de siste 4 år til sammen!

Gjester i resepsjonen på vegkontoret møtes med smil og kaffe. At noen har funnet den oransje kjeksen som er utlagt ved siden av kaffekanna å være i hardeste laget, må vi bære over med - det er jo refleksbrikker!

Vi får bare håpe at de trekantede isskrapene ikke blir forvekslet med vaffer!

Ellers synes utsiktene for 1993 lyse. Et skår i gleden er knappere dirftsbudsjetter - på plussiden noteres god tilgang på investeringsmidler på riksvegssiden. Selv KRØSUS ser ut til å holde ruta!

Det er bare Holler som er forsinka - det er fjernt fra våre tradisjoner. Det er få etater med aner tilbake til 1624. Mens forløperen til Televerket drev med stabling av vedreis til bål på fjelltoppene rundt omkring drev vegslusken med vegarbeid!

Ca. trehundre år før den første mynttelefonen ble den første bomvegen etablert! (For øvrig i Kongsberg i 1626!)

Den som tar mål av seg til å omorganisere en så stolt og godt fungerende etat som vegvesenet bør i hvert fall sørge for å være på plass i tide!

God Jul og Godt Nytt År, godtfolk!

C- POST

Massekorsbånd

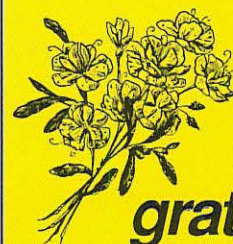
Returadresse:

Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret
Postb. 2265, Strømsø,
3003 Drammen



Riktig God Jul og

Godt Nytt År!



Vi
gratulerer

50 ÅR

Gerhard Syvertsen	20/9
Steinar Stenvik	26/9
Olaf P. Valeur	28/10

60 ÅR

Egil Stensrud	15/11
Thor Riise	23/11
Jacob Jacobsen	9/12
Emil Varlo	27/12

Brobyggeren gratulerer hjerteligst med vel overstått.

NYTILSETTINGER

Overing. Kåre Fjeldstad, Vegkont.
Oppsynsmann Randi Karlsen,
Ringerike vegst.

Vi ønsker velkommen til oss.

PENSJONERTE

Jacob Løvli	1/10
Anders R. Rotegård	1/10

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

TAKK

Kjære alle sammen. Tusen takk for fine gaver, blomster og hilsener til bursdagen min. **Liv Nebell.**

Takk for oppmerksomheten og gave, til alle som husket meg på min 50-årsdag. **Anders Haga.**

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

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 50-årsdag. **Gerhard Syvertsen.**

Som pensjonist vil jeg og kona få takke vegkontoret i Buskerud for gaver og fin tilstelning på Tyrifjord Turisthotell den 29. september. **Reidar K. Haugen.**

Tusen takk for fine gaver og hilsener jeg fikk i anledning min 50-årsdag. **Steinar Stenvik.**

Jeg vil få takke for gaven i anledning min 60-årsdag **Egil Stensrud**

Takker for all oppmerksomhet i anledning av min 60-årsdag. **Thor Riise**



STATENS VEGVESEN

NORSK VEGMUSEUM

2638 Fåberg. Tlf. 062 77 110

Åpningstider:

Hverdager 10.00 - 15.00

Lørdager og søndager 11.00 - 17.00

Utstillinger og friluftsmuseum.

Gratis adgang.