



Statens vegvesen
Buskerud

Brobyggeren

Nr. 1 - mars 1993 - 23. årgang



Vedlikehold
av veger
i Buskerud 1993

25,7 mill. kr

Fylkesvegvedlikehold
1159 km

161,5 mill. kr

Riksvegvedlikehold
1157 km





INNHold:

SIDE:

- 2 Fylkesveg og skinnfell
- 3 Gratis miljøtest
- 4 Ny E-18
- 5 Ny Kjørapplass bru
- 6 Vegvesenets nye profil
- 7 Hei. Jeg er fylkesveg jeg
- 8 Nye førerkort forskrifter
- 9 Vegdatabanken
- 10 Ny EDB-teknologi
- 12 Nye tilbud på nettet
- 12 Likestillingsdrypp
- 12 Utdanningsvikarer
- 13 Vegvesenet - en meningsløs organisasjon?
- 14 VM i skyting
- 15 Oktan
- 16 Personalialia

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:

En rekke av våre vedlikeholdsoppgaver på fylkesvegene vil bli dramatisk redusert på grunn av stadige kutt i bevilgningene.

Fotos: Wilhelm Foslien/
Helge Aalefjær.

OM FYLKESVEG OG SKINNFELL

«Klarer du den, - så klarer du nok også denne....» heter det i et av våre ordtak om det å få skinnfellen til å rekke langt nok.

Det kan vi også si om fylkesvegene våre og de årlige bevilgningene til å vedlikeholde dem.

Sant nok, fylkesvegene er der fortsatt, og gode tak i skinnfellen har dekket over snart det ene, snart det andre. Men mer enn ti års flittig bruk er for mye også for en god skinnfell, og nå klarer den ikke lenger å skjule skader og skavanker så godt som før. Den blir for snau i kantene nå, fellen vår. Både der og i sprekkene den har fått, er det forfall og nedbryting å se.

Fylkesvegene er del av et samlet offentlig vegnett med riksveger, fylkesveger og kommunale veier. Men i løpet av 80-årene har forskjellen i kvaliteter mellom riksveger og fylkesveger stadig økt, slik at de i dag dårlig henger sammen som vegnett.

Det kommer tallmessig til uttrykk ved tungtransportøren som må redusere sin fulle last med 20-40% når han kjører fra riksveg over på fylkesveg. At fylkesvegene også er dårligere brøytet, glattere, mer humpete osv. er del av det samme bildet.

Budsjettallene i 80-årene forklarer hvorfor. Med like store lengder av riksveger og fylkesveger, det er 1160 km av hver kategori i Buskerud, har det til drift og vedlikehold bare vært 25 fylkesvegører for hver krone til riksvegene.

Etter fylkestinget 5. mars er fylkesvegørene redusert til 15 for 1993. Det gir en budsjettreduksjon på 45% over 2 år. Og det er ikke til å leve med!

Usikre budsjetter og brå nedskjæringer gir ikke bare dårligere vegtilbud, men også stor påkjenning på vegvesenet som



Fylkesvegbudsjettet er ikke lenger til å leve med, sier en bekymret vegsjef Rognan.

Foto: Fremtiden

organisasjon og med ansvar som arbeidsgiver - fylkesvegene er også arbeidsplasser.

Vegvesenets virksomhet har langsiktig karakter, og vi er vant til å arbeide innenfor systemer med langtidsplaner og noenlunde forutsigbare rammer. Vi har nå lagt frem vårt forslag til fylkesvegplan for 1994 - 97, med mål og strategier innen rammen av fylkeskommunens økonomiplan 1993 - 97. Planen behandles i hovedutvalg for samferdsel 11. mars, og vil nå fylkestinget i slutten av april.

Vi håper da å få tilslutning til å sy sammen en ny skinnfell, moderne i snittet med målsøm og målstyring, og investeringsbudsjettet lagt inn som forsterkning i de sømmene som driftsbudsjettet ikke makter å vedlikeholde.

Trygve Rognan



Tilbud fra biltilsynet til alle ansatte i Statens vegvesen Buskerud:

Biltilsynet tar gratis miljøtest av bilen din!

Et av hovedmålene til Statens vegvesen er: **GODT MILJØ**

Hvordan står det til med avgassene fra din bil? Spyr bilen ut for mye giftig kullos eller kulloksyd (CO) som ingeniørene sier?

Alle ansatte og vår egen maskinavdeling bør gå foran med et godt eksempel og sørge for at bilene ikke har for høyt CO-innhold i avgassene og dermed forurenser luften mer enn nødvendig.

Alle biltilsynsstasjonene i fylket tar derfor gratis CO-kontroll av avgassene på din bil mens du venter. Dette tilbudet gjelder foreløpig bare biler med bensinmotor.

Kontrollen tar bare 2-3 minutter hvis du kjører innom en av våre biltilsynsstasjoner med driftsvarm motor. Hvis avgassene er innenfor de tillatte grenser, får du en oblat til å klebe på frontruten med teksten: «Min bil er miljøtestet».

Hvis CO-innholdet i avgassene på din bil er for høyt, har motoren dårlig forbrenning og den bruker for mye bensin. Dette går utover din lommebok.

For ordens skyld: Dette tilbudet er godkjent av ledelsen på vegkontoret og stasjonssjefene på biltilsynsstasjonene lover rask og god service.



Ved å oppsøke en av biltilsynsstasjonene i fylket, kan du nå få sjekket om CO-innholdet er i orden.

Foto: Willy Bakken

Utdrag fra en postliste

Daglig føres det postliste ved vegkontoret. Denne omfatter samtlige brev og annen korrespondanse som kommer til huset. At det er ulike oppfatninger ute blant folk på det vi gjør, skulle utdraget fra denne postlista være et bevis for. Det er neimen ikke like enkelt å være vegvesenet bestandig heller.

POSTLISTE

VEGKONTORET BUSKERUD

Dato: 17.12.92

Side: 4

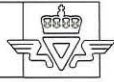
Skr.dato : 16.12.92 Frist: Vedlegg: PLAN
Arkivnr. : 352 Vegnr: RV 7 Hp/km :
Journalnr: 90/01156-047 Komm.: Gnr/bnr:
Saksbeh. : SA Kopi :
NORGES LASTEBILEIER - FORBUND, NLF BUSKERUD V / PER - ERIK CARLSON
Bem. til vegv. planer ny Rv. Sokna - Ørgenvika.
Ser på gjennomføring av planen som en stor gevinst for transportnæringen.

Skr.dato : 17.12.92 Frist: Vedlegg: PLAN
Arkivnr. : 352 Vegnr: RV 7 Hp/km :
Journalnr: 90/01156-048 Komm.: Gnr/bnr:
Saksbeh. : SA Kopi :
STYRET I SOKNA JEGER - OG FISKEFORENING
Bem. til vegv. planer ny Rv. Sokna - Ørgenvika.
Er sterkt imot anleggelse av veggen.



Ny E-18 Eik - Vestfold grense

Kjartan J. Hove



Status

Både hovedplan og reguleringsplan for ny E-18 Eik til Vestfold grense vart godkjend i 1992. Byggeplan, utarbeida ved Planavdelingen i Buskerud, er så godt som ferdig med unntak av tekniske konstruksjoner som blir utarbeida av eksternt konsulent.

Arbeidet med grunnverv er også godt i gang, og det er både kjøpt grunn og inngått avtaler om arbeidsløyve - men det gjenstår enkelte partar til skjønn i juni/juli.

Prosjektet i seg selv omfatter bygging av nesten 4 km 4-felts motorveg frå Eikhaugen til grensa med Vestfold fylke. I tillegg er det bygging av sekundære veger, dvs. fylkesveger, med gode 2 km og bygging av g/s-veger med tilnærma same lengde.

Arbeidsoppgavene vil også omfatta omlegging av dagens Vestfoldbane, samt bygging av spor nr. 2 for Vestfoldbana langssetter den nye motorvegen i ca. 2 km.

Arbeidet vil gå over perioden mai -93 til september -95, dvs. 2,5 - 3 år, alt etter kva tid på året oppstarten vil bli. Inkludert i dette er tid for NSB til å fjerne sitt gamle spor.

Gjennomføring

Planlegging av prosjektet er ivareteke av Planavdelinga ved Buskerud vegkontor, og byggeplanene er laga ved hjelp av digital teknologi. Bla. gjer dette det muleg å kunne overføra teikningar via telesamband mellom vegkontoret og kontorriggen på Eik. Bruken av DAK vil også gjera det letare å kunne gjennomføra revisjonar og etterjustering/korreksjon av det som er utført.

Planleggingsdelen har også teke steget frå 2-dimensjonal til 3-dimensjonal presentasjon.

Parallelt med planleggingsfasen av prosjektet har ei prosjektgruppe vore i arbeid. Denne gruppa skal også fortsetta over i

byggefase, og er oppbygd av deltakarar frå fleire avdelingar. Bruken av prosjektgruppe skal sikra at dei fleste avdelingane kan påvirka prosessen undervegs, og ikkje i ettertid fråskrive seg ansvar for løysingar.

I reguleringsfasen hadde Planavdelinga prosjektledaren, med byggeplanfasen gjekk dette ansvaret over på Anleggsavdelinga slik det skal vera etter den nye organisasjonsplan for vegkontoret.

Det anleggstekniske arbeidet vil bli gjennomført ved delentreprisar, og ved arbeid i eigenregi. Dei som har vore knytta til arbeidet med kompensasjonstiltak i Lier, vil gradvis bli flytta over til E-18-prosjektet.

I tillegg blir det lagt vekt på at det totale arbeidet mellom Eik i Buskerud og Gutu i Vestfold skal vera eit samarbeidsprosjekt. Dette fører til at kontorriggen på Eik også skal huse NSB Bane og Vestfold vegvesen. Prosjektet har ikkje fått eige namn enno, men går under tittelen: «Prosjekt-felleskapet veg/bane Eik-Gutu».

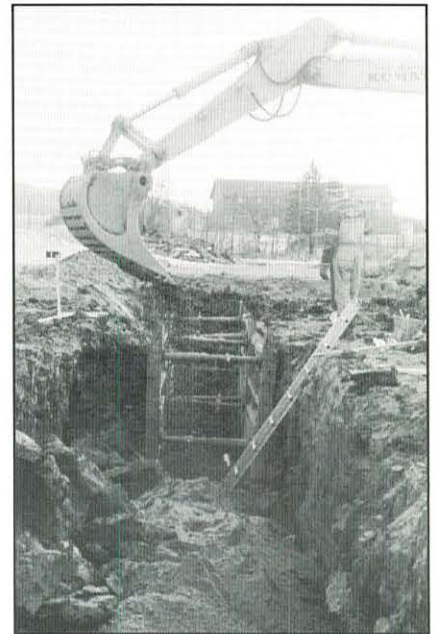
Ramme

Totalt sett har arbeidet i Buskerud ei kostnadsramme på rundt 219,5 mill. kr (-93). I tillegg skal NSB investera ca. 130 mill kr (-93) på totalstrekninga, vesentleg del av dette på Buskerud-sida. Vestfold reknar med ei investering litt over 120 mill. kr. Dette medfører at det samla skal investerast rundt 400 - 450 mill. kr over ein periode på knappe 3 år.

I og med at det ikkje ser ut til at det blir koordinert byggetidspunkt på E-18 og rv 11 gjennom Drammen, er tilleggskostnader for å skaffa masser mv. eksternt rekna inn i overslaget.

Tid

Oppstarten i Vestfold vart litt før Buskerud på atkomstvegen inn til anleggsområdet. Vi i Buskerud starta med omleggingsarbeid for VA den 15. februar (i tillegg har vi rive gamle Skoger meieri før jul). Fram til skjønnet i månadsskiftet juni/juli vil det bli omleggingsarbeid som vil pågå. Dette omfattar både kommunalt nett, Tele- og el-



Grunnarbeider må gjøres før brakkeriggen settes på plass.

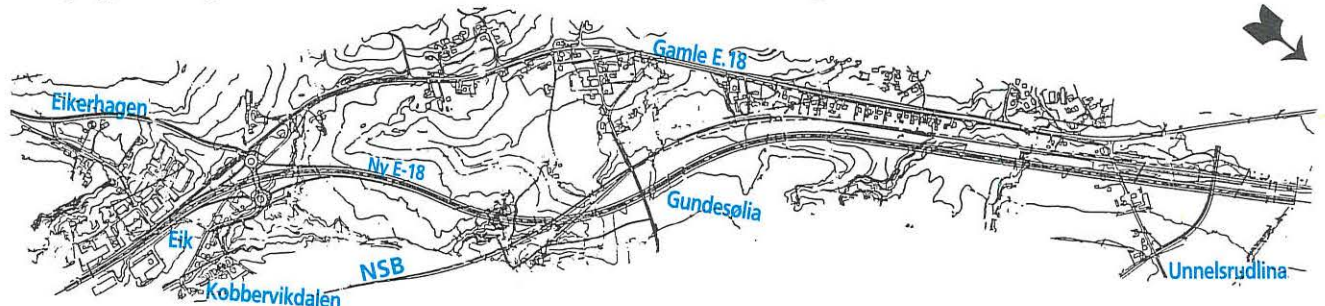
Foto: Gunnar Knudsen

kablar, samt vegomlegging. Den vesentlege delen på anleggssida forventar vi vil starta for fullt på ettersommaren -93. Opningdato for prosjektet er sett i løpet av september 1995.

Fellesfunksjon

Som ein del av prosjektfelleskapet med prosjektet vil enkelte funksjonar bli lagt ut som «prosjektløysing». Dette omfattar både informasjon (her er Vestfold sterke), innkjøp (her har vegvesenet litt å tilføra NSB), lab.arbeid (utnytta felles ressursar i fylka) mv.

I tillegg vil NSB koma inn med reglar og krav når det gjeld arbeid nært til Vestfoldbana. Det er mellom anna ein forutsetning at alle som er knytta til prosjektet skal få informasjon om nødvendige prosedyrar, dvs. avstandar, meldeplikt mv.





Ny Kjørapllass bru

Hans Ruistuen



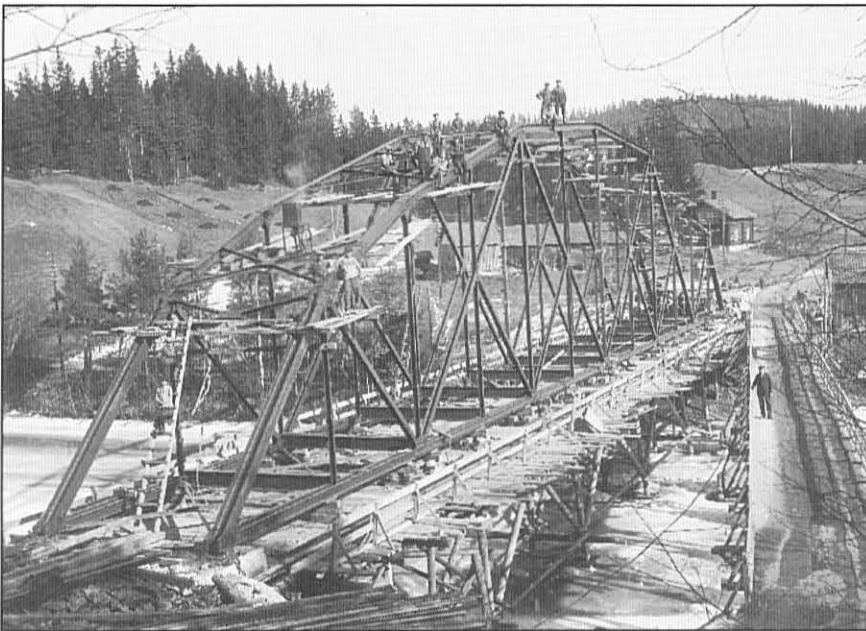
Mange, både kjørende, syklende og fotgjengere, har sett fram til ei ny Kjørapllass bru, bedre tilpasset dagens trafikk. I år kommer den.

Den nye brua vil skrå over elva, dels i kurve, og lengda øker fra nå 60 til 73,5 meter. Brua får to kjørebane og eget gangfelt. Den blir bygget i 3 spenn med 2 pilarer i elva, alt i plasstøpt armert betong. Det vil gå med ca. 900 m³ betong og 165 tonn armeringsstål. Til sammenlikning veier stålet i nåværende bru ca. 65 tonn.

Den nye brua erstatter ei gammel bru som vi alle kjenner. I bruarkivet på vegkontoret finner vi i tillegg tegninger av 2 eldre bruer. Den nye brua er altså den fjerde i rekken. Vi kan ved hjelp av en skisse fra 1927 spore de 4 brutracer.

Den første kjente «Kjøraplads bro» finner vi på en tegning datert 21. januar 1886. Dette var ei trebru med lengde 67,3 meter i 7 spenn med enkle trefagverk opplagt på innkledde peleåk. Denne brua stod trolig ferdig i 1892. I arkivet finner vi en vedlikeholdskontrakt med Anders J. Kjørapladsbakken som er datert 15. oktober 1892.

Brua fra 1892 ble tatt av storflom og tømmergang 9. til 11. mai 1916. «4. Brokompani» fra Ingeniørvåpnet fikk lenger ut på sommeren i oppdrag å bygge ei interimisbru. I referat fra overlevering til Buskerdus Amtsingeniør den 28. august framgår det at arbeidet startet 11. august og var fullført 26. august etter døgnkontinuerlig arbeidsdrift med i alt 8000 arbeidstimer. Et imponerende arbeid, sikkert også med en god standard, etter som interimisbrua fikk gjøre tjeneste helt fram til 1929. Da stod fagverksbrua vi kjenner ferdig.



Montering av fagverket ble gjort i 1928/29, og brua har siden gjort tjeneste helt fram til i dag. Nå blir den erstattet med en mer tidsmessig utgave.

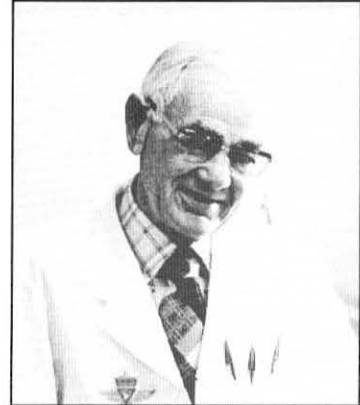
Organisasjon

I tillegg til prosjektorganisasjonen innen det enkelte vegkontor og innen NSB, vil prosjektfellesskapet få ein eigen organisasjonsplan.

Prosjektgruppe for E-18 Buskerud:

Anlegg: K. J. Hove
Plan: P. McGloin
Drift: O. Henriksen
Eigedom: E. K. Merli
Lab: C. Solberg, A. Kristoffersen
Bru: A. Aaby (etter behov).

Minneord



Birger Brokhaug

Tidligere stasjonssjef ved biltilsynet på Kongsberg, Birger Brokhaug, døde 28. desember, nær 81 år gammel.

Brokhaug startet sin karriere som bilsakkyndige rett etter krigen på Notodden og ble senere ansatt som stasjonssjef på Kongsberg i mai i 1948. Han gikk av som pensjonist etter oppnådd aldersgrense i 1978.

Brokhaug var en ualminnelig godt likt tjenestemann. Hans lune og vinende vesen gjorde at både publikum og de ansatte satte stor pris på ham. Også på det faglige området ble han høyt respektert.

Innen Statens Bilsakkyndiges Forening fikk han også etter hvert mange oppgaver, både som foreningens formann og redaktør av fagbladet. Han var også en av stifterne av Kongsberg Rotary Klubb og var også formann der en periode.

Sin fritid tilbrakte Brokhaug sammen med familien på hytta i Tinn Austbygd.

Ved Birger Brokhaugs bortgang har etaten mistet en av sine solide og høyt respekterte veteraner.

Vi lyser fred over hans minne.

Olaf P. Valeur.



Vegvesenets nye profil

Willy Bakken



Ved nyttårsskifte gikk det offisielle startskuddet for gjennomføringen av vegvesenets nye profil.

Et sentralt oppnevnt utvalg, «Profilrådet» har i lengre tid arbeidet med å utforme vegvesenets nye design.

Dette omfatter alt som vegvesenet står for, fra kjøretøyer til brevark.

Resultatet av «Profilrådets» arbeid foreligger nå i form av en håndbok. Her er det beskrevet i minste detalj hvordan de ulike elementene skal være.

Profilprogrammet omfatter trykksaker, formularer, publikasjoner, skilting på bygninger, fargebruk, merking av maskiner og kjøretøy og, ikke minst, arbeidstøy og uniformer. Mange vil kanskje tvile på at synsinntrykk av vegvesenet, fra arbeidstøy til brevpapir, kan påvirke vårt omdømme. Det er resultatene som teller. Likevel er det mye sannhet i det gamle ordet at «Klær skaper folk». Det vegvesenet nå gjør er å ta dette i bruk for hele etaten.

Vi blir sett av tusener hver eneste dag. Hvorfor skal vi da gripe til særskilte tiltak for å gjøre oss synlig på en bestemt måte?

Årsaken til det er kort og godt: Vegvesenet forvalter samfunnsmidler. Da er det viktig at folk ser at arbeidet vårt blir gjort og at det er vi, vegvesenet, som gjør det. Synet av etatens aktivitet blir en slags kvittering for skattepengene. Det er - og skal være - høy kvalitet på det vi gjør. Vi utfører oppgavene våre så godt det lar seg gjøre innenfor de rammer vi har. Det skal synes og vi ønsker at folk skal se at Statens vegvesen står for kvalitet og tempo.

Når vegvesenet synes, ser folk også hva vi gjør. Gjennom klar visuell profilering i alle sammenhenger, får vi vist arbeidsoppgavene og vi får anledning til å skape positiv interesse for dem.

Et enhetlig, funksjonelt og pent profilert vegvesen, gir inntrykk av orden, effektivitet og en imøtekommende holdning overfor publikum. Det er i samsvar med den samfunnsrolle vi ønsker å ha, og som etaten som helhet arbeider for å fylle.

Hos oss er arbeidet med å ta i bruk den nye profilen så smått kommet i gang. Det er ikke meningen å gjennomføre alle elementene over natta, men skifte over til nytt etter hvert som det faller naturlig.

Det er informasjonstjenesten som har hovedansvaret for koordinering av gjennomføringen, men det er de respektive avdelingene som har ansvaret innen sine områder. På denne bakgrunn er det vedtatt følgende ansvarsfordeling:

Informasjonstjenesten:

Grunnleggende profilelementer
Publikasjoner
Markedsføring/reklame
Utstillinger.

Administrasjonsavd.:

Postale trykksaker
Formularer/blanketter
Profilarkitektur vegkontoret

Maskinavd.:

Bygninger
Kjøretøy og maskiner
Bekledning

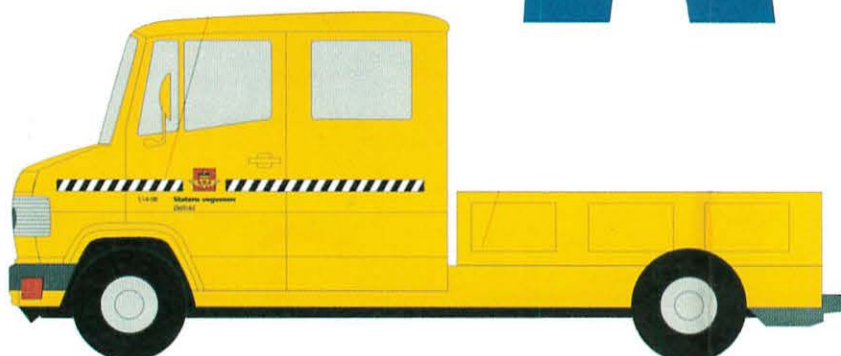
Anlegg:

Anleggsrigger



Slik tar den nye kjeledressen seg ut....

- og slik skal kjøretøyene uniformeres.





En underlig historie

Hei! Jeg er fylkesveg jeg

Det begynte med at bønda oppi grenda her ble enige om å gjøre noe med stien som gikk gardimellom. Det var litt trasig å komme frem med kjerre på sommerføre - på vinteren gikk det greit så lenge det var sledeføre.

I førefallet fikk jeg være i fred midt på dagen. Det var helst tidlig på morrakvisten mens nattefrosten ennå hadde taket at de som måtte fram tok turen.

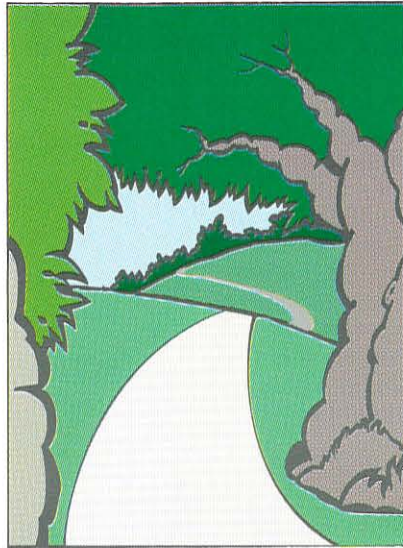
Litt artig var det forresten den dagen i 1909 da distriktslegen kom oppover bygda. Ikke med gamlesvarten foran karjolen denne gangen nei - men med en snerten liten automobil. Hjula var ikke rare greiene. De var ikke breiere enn gammeldagse kjerrehjul - men de hadde gummi på - og ingen jernring. Det gjorde ikke så vondt når han kjørte forbi - og så godt endelig å bli kvitt all den hestemøkka!

Alle var forresten ikke like begeistret. Bondegampene ble ikke så fort fortrolige med nykommeren - og krøttera fór til skogs når jernhesten kom. Da var det greiere med ungene. Distriktslegen betalte rundelig en toøre til ungene når de åpnet grinda nedi bakken her.

Med bilene kom også snøplogen. Noen raringer prøvde seg riktignok med sledemeier som de spente på forhjula på bilen på vinterføre - men det ble ikke noe særlig greie på det. En fyr nedi Vestfold fant opp en fin snøplog av tre - 4 gamper dro den. Smeden lenger oppe i dalen forsøkte seg med en jernramme og et skjær til å spenne foran på Forden til kommunen. Det ble bedre føre av det - og ikke så tungt for gampene.

Til å begynne med delte bøndene på vedlikeholdet. Det blei som regel ei dugnadsøkt på våren og ei på høsten. Og nåde den som hadde skoftet roden sin når lensmannen kom forbi! Litt grus blei det også en råd med rett som det var - men den ble henta i en bakke rett nedi her. Så snart det kom en regnsvett fór den sin kos.

En dag kom det en gjeng karer fra byen sammen med en syning fra kommunen. De skulle ha arbeid - det var skrale tider. Med håndbor, hakke, spader og trillebår gikk de løs på meg. Tok ut litt masse her, la på litt der - jeg blei fak-



tisk ganske fin og bred av det. Nå kunne to kjerrer møtes - slik var det ikke før!

Av fine steinblokker laget de ei renne for bekken som nå kunne renne gjennom vegen i stedet for over. Litt mer grus ble det også - men nå fra et grustak lenger nedi bygda.

Og slik gikk åra helt til en dag i april i 1940. Da kom det rene åsgårdsreien farende. Ikke snakka de norsk heller. Og så hadde de grønne klær. Utrulig mye gamp hadde de med - rene bryggerigamper - og det måtte nok til for de trakk på store vogner. En dag kom de til og med kjørende med et tungt uhyre med kjeder i stedet for hjul! Noen hviska om en tank!

Og bilene de kjørte trakk på alle hjula. Og så tunge som de var! Men en ting er sikkert - de gutta kunne kjøre grus! Det blei riktig fart i sakene - men jeg skjønnte på bygdas folk at dette ikke var helt trivelig besøk - og de som vanligvis hadde kjørt på meg kom nå gående eller pr. sykkel. Dokter'n kom i en bil som han fyrte med ved - små oreknotter som han hadde med seg i sekker på takgrinda. På toppen like oppi her måtte han stoppe og legge på en halvsekk ekstra for å komme videre.

Midt på natta var det veldig spennende. Da hendte det at det kom noen på sykkel med ryggsekk og vindjakke. De sa ikke stort - men jeg skjønnte at de ikke

var særlig glade i de grønne de heller.

Etter 5 år var det slutt. Skal si det ble ståhei den dagen! Selv om det var midt i teleløsninga, så skulle alle ut på meg! Og ikke mange dager etterpå kom det engelskmenn på besøk for første gang. De kjørte Austin - og røkte Chesterfield. Det var liksom en litt annen smak av de sneipene!

Etter hvert begynte de gamle bilene å komme ut av hiet igjen. Og stadig var det noen som kom og så til meg. Fikk til og med egen vegvokter. Han hadde sykkel, rive, spade, hakke og øks. Om høsten hogg han granbar som han la over innløpet til renna nedi bakken her - satte til og med opp rognepåker langs kanten slik at brøytebilen kunne finne vegen.

Og nå brukte de sand på meg om vinteren også. To mann stod oppe på et lasteplan og skuffet sand nedi ei slags kaffekvern bakpå bilen som strødde sanda fint utover slik at det ikke blei så glatt.

Blei litt mer trafikk også. En dag kom den første Folkevogna. Litt etter en som det stod Volga på - og så en Volvo. Nye busser kom det også. Rene karavanen for nedover dalen mot byen på morrakvisten - og kom oppover igjen i kveldinga. Folk hadde begynt å jobbe i byen - og mange unger reiste til og fra den nye sentralskolen.

En dag i seksti blei jeg endelig fylkesveg. Og ikke før hadde dette skjedd, før noen kom og kjørte ut pukk på meg. Første gangen jeg fikk smake slik kost. 20 cm - og det var ikke så lite. Etterpå kom de med noe de kalte oljegrus. Det var visstnok noe en svenske hadde finni på. Fruene langs vegen var ikke helt fornøyd - det blei så stygge flekker på fille-ryene av det. Men for dem som kjørte på meg var det fine greier. Og så fort som de kjørte - og ikke så jeg mer til veghøvelen heller. Vegvokteren kom bortom sånn av og til og rensket grøfta mi og fjerna rusk og rask fra steinrenna. Ja så menn - en dag kom det noen og malte striper på meg også! En fin hvit stripe langs hver kant. På vinteren kom de også med noe hvitt i stedet for sanda - det gjorde at isen på meg liksom smelta.

Fortsettelse på s. 9



Du bør sjekke førerkortet ditt!

Førerkortforskriftene for klasse B er justert

Einar Janby



Fra 1. oktober i 1992 fikk vi nye førerkortforskrifter for klasse B. Førerkort ervervet etter denne dato gir førerrett for motorvogn med totalvekt mindre enn 3500 kg og ikke flere enn åtte passasjerer.

For deg som har førerkort fra før denne magiske dato gjelder nå nye regler som det er vel verdt å være oppmerksom på.

Så finn frem førerkortet før du leser videre, så kan du se om dette gjelder deg.

Som du ser inneholder førerkortet ditt mange opplysninger.

Sjekk først nederst på forsida, eller bilsida, hvor det står «Første førerkort i Norge». Har du tatt «lappen» mellom 1. april 1979 og 1. oktober 1992 har du rett til å føre motorvogn med totalvekt inntil 7500 kg. Se så på baksida under «Særskilte vilkår/merknader» om du har et stempel som forteller dette. Hvis ikke, bør du passe på!

Førerkort i klasse B har helt siden 1979 vært begrenset til bil med totalvekt 3499 kg. Men innenfor Norges grenser har man gitt tillatelse til å føre kjøretøyer med vekt opptil 7500 kg. Alle som har tatt førerkort etter 1. april 1979 kan fortsatt få beholde denne førerretten, men da må det rette stempel stå i førerkortet.

Det spesielle nå er at denne førerretten bortfaller etter 1. oktober i år hvis du ikke har det rette stempel i førerkortet ditt. Hvis du er helt sikker på at du aldri vil komme til å kjøre noen bil tyngre enn 3500 kg, så kan du ta det helt med ro. Dersom du er usikker, anbefales det å oppsøke nærmeste biltilsynsstasjon i tiden frem mot 1. oktober og sette frem

krav om stempel. Det vil da bli laget et helt nytt førerkort med nytt bilde og stempel på baksida, samtidig som dine førerkortrettigheter vil bli registrert i det sentrale register. For alt dette betales et gebyr på kr 120,-.

Er førerkortet tatt før 1. april 1979? Kanskje du til og med har det gamle grønne eller rosa førerkortet?

Hvis det ikke er påtegnet eller stemplet inn førerrett for bil inntil 7500 kg, vil det også for denne gruppen være nødvendig å ha slikt stempel etter 1. oktober i år dersom førerretten skal benyttes.

I de fleste grønne førerkort er det angitt klasse I eller BE for bil inntil 7500 kg og høyst åtte passasjerplasser. Har du ikke slik påtegning, men ønsker å få dette inn samtidig som du vil beholde ditt grønne førerkort, vil biltilsynet kunne gi dette gratis.

Krav om stempel for denne hovedgruppen som tok førerkort før 1. april 1979, kan fremmes også etter 1. oktober 1993.

Biltilsynet merker nå en stor pågang fra publikum som vil sikre seg fortsatt førerrett for bil inntil 7500 kg. Dersom



kapasiteten skulle bli sprengt, kan det utstedes kjørebrev gyldig frem til 1. oktober 1996. For de som får slike bevis, kan stempel erverves innen denne gyldighetsdato.

Syntes du det var vanskelig å forstå noe av dette, kan du få nærmere opplysninger på førerkortavdelingen hos biltilsynet.

Husk til sist at dette gjelder en rettighet du i dag har, men som bortfaller for hovedgruppen av de som tok førerkortet mellom 1. april 1979 og 1. oktober 1992 hvis det ikke stemples innen i førerkortet før 1. oktober i år.



Vegdatabanken

Dina Lefdal



Mange har hørt om vegdatabanken (VDB), - få vet hva det er. Som navnet sier, er det en bank (database) med data om vegene våre. Vegdirektoratet har uttrykt det på denne måten:

Vegdatabanken er et system for innsamling, oppbevaring og presentasjon av data om veier og trafikk. Den skal være vegvesenet sin viktigste kilde til relevant informasjon om de fysiske, trafikale og administrative egenskapene til vegnettet, utvikling (historikk), omgivelser og belastning.

Her fins det opplysninger om vegdekker (typer og tilstand), vegbredder, trafikkbelastning, bæreevne, tillatte aksellaster, høydebegrensninger, fartssoner, vegkryss, vegens tilhørighet innenfor kommuner, vedlikeholdsområder, politi- og lensmannsdistrikt m.m.

I tillegg består systemet av program for innsamling, bearbeiding og presentasjon av data. Her inngår registreringsprogram for rekkverk, kummer, rør, grøfter m.m., som blir registrert i vedlikeholdsområdene og lagret i egne databaser der. Det er program for rutevalg/reiseavstand, planlegging av

dekkevedlikehold, registrering av bæreevne, spor og jevnhet, beregning av støy og luftforurensing, og grafisk presentasjon (på kart) av data fra VDB.

Grunnlaget for vegdatabanken er vegnettet, dvs. vegens kilometrering. Alle riks- og fylkesveger er inndelt i hovedparseller, og innenfor disse er veglengda målt. For at en skal vite hvor en er i forhold til vegnettet, er det satt opp kilometerstolper for hver 500 meter på riksveger og hver 1000 meter på fylkesveger.

Som i andre banker er det du kan ta ut avhengig av hva som er satt inn. Ikke alle registre er like oppdaterte, derfor varierer kvaliteten på dataene noe. For at VDB-arbeidet skal bli mer målrettet, og vi skal få oversikt over hvilke data som trengs til forskjellige oppgaver, er det utarbeidet en vegdataplan for 1993. I tillegg til å beskrive en del arbeidsmål for 1993, inneholder denne oversikt over hvem (person/avdeling) som er ansvarlig for ajourhold av de forskjellige registrene i VDB, samt rutiner for når og hvordan ajourhold skal skje.

VDB-lederen koordinerer vegdataarbeidet i fylket og holder seg ajour med utviklingen innenfor vegdatabanken og tilknyttede systemer. I Buskerud er denne funksjonen lagt til driftsavdelingen. Vedkommende må likevel jobbe mot de andre avdelingene med ansvar for registre og ulike behov for data. VDB-lederen har også god kontakt med Vegdirektoratet.



Dina Lefdal er databanksjef for vegene i fylket.

Foto: Willy Bakken

Hei! Jeg er fylkesveg jeg Fortsettelse fra s. 7

En dag gikk vegvokteren av med pensjon. Og nå var det ikke noe moro lenger. Utpå høsten kom et par karer kjørende med importerte bambusstenger i stedet for rognepåkene - og brøytebilen fikk ny bred plog. Nå behøvde han bare kjøre en tur frem- og tilbake, så var jobben gjort.

Krattet langs vegen fikk seg en dusj hver sommer med noe som gjorde bladene visne. En vår kom det en gravemaskin og grov opp grøfta mi. Men steinrenna gikk det dårlig med - den var det nok ingen som visste om lenger. Den begynte å fylles opp av grus og jord.

En sommerdag 5 år senere kom veghøvelen igjen. Denne gangen begynte han å rive opp oljegrusen og jevnet den ut. Etterpå kom en veivald og glattet det hele til igjen.

Nå er det over 20 år siden jeg fikk slik pleie. Bilene har blitt tyngre - ja for et par år siden var det til og med noen som over natten øket akseltrykket fra 10 til 11,5 tonn. EF-tilpasning var det noen som snakket om.

Pukken under oljegrusen min er nå helt full av den grusen og jorda som de grønnklede kjørte på så rikelige mengder av. Grøfta mi er det ingen som har gjort noe med i det siste. Nå renner vannet rett inn på meg - og like greit kan det være, for den gamle steinrenna er nå tett. Om dagen flyter vannet - om natta fryser det til rene Bislett-isen.

Oljegrusen er helt gjennomslitt i sporene - piggdekk gjør ikke så godt mot en gammel veg-kropp! Slutt på strøinga er det også. Nabofrua havna uti geografien her om dagen. Bilen blei vrak og frua kjørt på sjukehus. Der blir a et par måneders tid. Komplisert brudd sies det.

For fjorten dager siden var det kaos! 30 cm snø i løpet av natta. Brøytebilen kom ikke før i åttetida. Ikke en unge kom tidsnok på skolen den dagen! Helga etter var det ikke brøyting i det hele tatt. Men skiføret var bra - og det midt i vegen. Midt på lyse søndagen kom dokter'n farende på en liten rar kjøredning fra Japan med belte bak og meier foran, akkurat slik som far til gamledokter'n hadde på bilen sin i gamle dager! Og ikke lenge etterpå kom det forsyne meg et helikopter susende - det var nok livet om å gjøre!

Litt rart forresten å ligge slik under snøen og tenke på hvor rar verden har blitt - nesten som i gamle dager igjen!

OKTAN



Overgang til ny EDB teknologi ved Statens vegvesen Buskerud

Kjell Sylte



Statens vegvesen Buskerud (SVB) har i mange år vært en avansert bruker av EDB. Tidlig på 80-tallet ble kraftige ND-maskiner installert og tatt i bruk. Da PC-ene kom var vi raskt ute med å ta slike i bruk til beregningsarbeider på forskjellige områder.

De som har fulgt med en stund har lagt merke til at utviklingen innen EDB går svært fort. Systemer som for bare noen år siden var moderne, er i dag umoderne. Grunnen til det er at ny teknologi gjør både investeringer og drift langt billigere samtidig som kapasiteten øker betraktelig. Ny og mer avansert programvare krever også sterkere maskiner og ny teknologi.

SVB er nå kommet til det tidspunkt at det må foretas en omlegging til ny teknologi. I tillegg til at den gamle blir for dyr å holde ved like, er det allerede tatt i bruk nye systemer som ikke er tilgjengelig på vårt utstyr. Datautveksling og kommunikasjon blir problematisk. Nye systemer for å administrere vegvesenet kommer og det må tilrettelegges for det. Krøsus er her stikkordet. Krøsus er et økonomistyringssystem som alle vegkontorene i landet skal ta i bruk i 1993.

Gjennomføring av omleggingen

Omleggingen vi står overfor er ganske omfattende. Alle som bruker EDB i sitt daglige virke blir berørt på en eller annen måte. Gjennomføringen må derfor skje på en måte som gjør at overgangen ikke medfører forsinkelser i det daglige arbeid og ikke blir til ulempe for den enkelte. En utfordring må vi likevel ta, det å lære å bruke et nytt verktøy.

Prosjektet er delt i flere faser og det er utarbeidet en gjennomføringsplan som avsluttes i april 1994.

Fase 1 består av å legge ny kabel for å øke hastigheten på datastrømmen og installere ny «intelligent» elektronikk. Dette arbeidet er nå avsluttet.

Fase 2 består i å installere en datama-



Travle dager for EDB-seksjonen. Vegkontorets «datafreakere» består av Le The Long, Cesilie Noren og Kjell Sylte.

Foto: Willy Bakken

skin (serveren), som skal styre nettet og de nødvendige program. Koble nettet til de PC-er som allerede finnes og innrede et kursrom. I skrivende stund er vi nesten ferdig med denne fasen.

Fase 3 består i å kjøpe inn nye PC-er til erstatning for de gamle ND-terminalene og koble dem til nettet.

Fase 4 er skifte av tekstbehandlingssystem fra Notis til WordPerfect. Alle som har brukt Notis-WP vil få tilbud

om konvertering av dokumentene sine til WordPerfect. Dette arbeidet vil bli satt i gang i mars og vil fortsette så lenge det er behov.

Fase 5 er utfasing av ND-maskinene. Når alle Notis-brukerne er over på WordPerfect, starter arbeidet med å ta ned ND-maskinene.

Fase 6 er innføringen av Krøsus. 1. sept. 1993 skal det installeres en IBM RS6000 unix maskin med Orakel data-



base i nettet. Fra første januar 1994 er det meningen at systemet skal ta over etter PBR som går ut. Fra september til januar blir det testing og tilpassing av systemet.

Hva skjer på utestasjonene?

Prosjektet omfatter all bruk av felles EDB-systemer i SVB. Det vil si at også brukere som sitter utenfor vegkontoret vil få tilgang til nettet. Veg- og biltilsynsstasjonene som har direkte tilgang til ND-maskinene gjennom terminal, vil etter hvert få byttet disse til PC-er. Andre som har oppringt samband enten fra PC eller terminal, vil kunne nå nettet på samme måte som før. Uten på veg- og biltilsynsstasjonen blir det installert elektronikk som gjør at disse blir en del av nettet ved vegkontoret. Til disse stasjonene har vi i dag forbindelse mellom nettene og den vil vi bygge videre på. Det legges opp til at utestasjonene skal ha samme tilbud som vegkontoret.

Arbeidsmiljø og datasikkerhet

Alle vil i større eller mindre grad få forandret sitt arbeidsmiljø. Alle PC-er som blir utplassert har det beste når det gjelder skjermkvalitet og skjerming for stråling. Hver PC er utstyrt med en lavstråle superfargeskjerm på 14" som har mange innstillingsmuligheter.

Det som kanskje de fleste vil oppfatte som den store forskjellen er at en PC ikke er lydløs. Både datalagringsenheten (harddisken) og kjølevifta gir fra seg en suselyd. Den kan imidlertid unngås

ved å plassere PC-en under bordet med skjerm og tastatur på bordet.

Når vi nå forlater ND-verden og går over i en åpen verden med PC-er i nett, kommer vi inn i en verden der svært mange har utstyr og muligheter til å gjøre skade. Det er noe av den prisen vi må betale for å gå over til standard utstyr. Det er derfor svært viktig at datasikkerhet blir tatt alvorlig.

Det er to områder som vi spesielt vil se på. Det er faren for virusangrep og sikkerhet mot inntrengning på nettet av uvedkommende. Datavirus som er et lite program med samme egenskaper som et vanlig virus, blir mer og mer utbredt. Vi abonnerer nå på antivirus-program som vil gi melding til brukeren om eventuell virus. Dette programmet blir installert på serveren med automatisk oppstart.

For å komme inn på nettet må brukeren gi inn et passord. Dette gir bare tilgang til brukerens eget område. For å komme videre til andre systemer, behøves nye passord. EDB-seksjonen vil utarbeide retningslinjer når det gjelder sikkerheten for data på nettet.

Det som er viktig å merke seg er at det vi nå installerer er et verktøy for den enkelte for å kunne gjøre jobben sin bedre. Alle vi som arbeider ved Statens vegvesen Buskerud er ansatt for å gjøre en jobb som det trengs verktøy til. De oppgavene som kan løses bedre ved hjelp av EDB er berettiget til utstyr og programvare. Er ikke det tilfelle, skal heller ikke EDB brukes.

Alle biler skal ha kontrollmerker

Det er bestemt at alle norske biler skal ha kontrollmerker (oblater) festet til nummerskiltene. Biler som ikke har kontrollmerker kan i fremtiden bli avskiltet ved kontroller av biltilsyn, politi eller tollvesen.

Kontrollmerkene vil bli sendt til bileierne for første gang i mai måned. En forutsetning for at man skal få merkene hjem i postkassen er imidlertid at man har alt i orden, og ikke har noe uoppgjort i form av manglende betaling eller mangelfull kontroll av kjøretøyet.

For å få kontrollmerker må du huske på

- å betale årsavgiften i tide (senest 15. mars)
- å gjennomgå biltilsynskontroll til avtalt tid
- å melde adresseforandring til biltilsynet
- å melde fra at du har kjøpt bil.

Kontrollmerkene festes på kjennemerkene umiddelbart etter bokstavkombinasjonen. Se figur. Rengjør flaten på forhånd, om nødvendig med såpevann.

MONTER KONTROLLMERKENE SNAREST!



Innføring av ny EDB-teknologi, fører til stor kursaktivitet på vegkontoret.

Foto: Willy Bakken

KF  34666

KF  34666



Nye tilbud på nettet

Kjell Sylte



Når vi nå tar i bruk ny EDB-teknologi, får vi muligheten til å ta i bruk nye hjelpemidler. Jeg vil her bare nevne noen av tilbudene som kommer på nettet etter hvert.

Postsystem

Med dette systemet settes brukeren i stand til å utveksle dokumenter, meldinger eller annet til enkeltbrukere, grupper eller alle i nettet. Når dette er ferdig utbygget kan dette også omfatte Vegdirektoratet, andre vegkontor eller leverandører av varer og tjenester. Ved å peke på et ikon kan du lese din egen post eller sende post til andre. Vi håper på å kunne ta i bruk dette systemet i 1993.

Telefax

Fra din egen PC kan du sende dokumenter direkte til hvilken telefax du vil uten å ta ut dokumentet på papir. Andre som skal sende telefax til deg som bruker, sender dokumentet fra sin telefax direkte til din PC. Du kan enten se på det i PC-en eller skrive den ut på en skriver hvor som helst på nettet. Vi tar sikte på å installere telefax i løpet av første halvår.

CD-ROM

CD-ROM (Compact Disc Read Only Memory) teknologien gir muligheten i å søke i store datamengder veldig raskt. En del databaser gis nå ut på CD-plater og kan derfor være aktuelle for SVB f.e.k. Lovdata. Flere baser er på trappene, så muligheten for å installere avspillingsutstyr som kan nåes fra nettet blir vurdert.

Ledelsessystem

Sentralt arbeides det med å utforme et system som gir ledelsen bedre muligheter til å styre økonomi, prosjekter og prosesser og gi bedre muligheter til oversikt. Systemet skal hente data fra andre system som har betydning for driften av kontoret. Tidsplan for dette er ikke kjent.

Likestillingsdrypp fra etaten

Ellen Bruusgaard

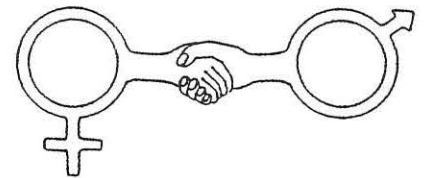


Vi må ta med oss de positive signalene som kommer på dette feltet. Og det viser seg at synliggjøring av egne behov kan ha en positiv effekt. En av våre kvinnelige ansatte stilte spørsmål til Tr/kj. i Vegdir. om hva de konkret ville gjøre for å hjelpe fram kvinnelige ledere - utifra at de har dette som et mål i sin årsplan. Vegdir. grep tak i dette, og laget et forslag til mulige utviklingsveger for kvinner for å kunne konkurrere om, i dette tilfellet, en stasjonssjefsstilling.

Ballen har så rullet videre, og «vår» kvinnelig ansatt har fått mye støtte, råd og oppbacking på den vegen hun nå begynner å stake opp mot en lederjobb. Men, det skal ikke legges skjul på at reaksjonene ikke bare har vært positive. Og slik vil det vel alltid være når noe forandres og blir snudd på hodet. Men vi må ikke glemme at det er viktig at

noen er sterke nok til å gå foran og bryte grenser, her trenger vi flere - og kanskje spesielt kvinner. Og for å få fram kvinnelige ledere trengs det litt raushet, litt utradisjonell tenking og handling - og det har vi heldigvis opplevd i dette tilfellet her.

En annen epsisode som også varmet var da en avdelingsleder sa noe om at det som er viktig i likestillingsarbeidet nå er å la kvinner som kan virkelig få slippe til og prøve seg i lederstillinger. Og det skjedde på hans avdeling, hvor en kvinnelig ansatt nå har et stort lederansvar for en periode. Hun får virkelig prøvd seg og høstet erfaringer - så får vi se hva dette fører til senere.



Utdanningsvikarer - en god mulighet til å heve kompetansenivået

Ellen Bruusgaard



Det har kommet et interessant «tilbud» fra arbeidsmarkedsetaten som vi absolutt bør merke oss. Det går i korte trekk ut på at dersom en av våre fast ansatte har fått permisjon til å videreutdanne seg, kan vi få en vikar i hans/hennes stilling som lønnes av arbeidsmarkedsetaten.

For oss betyr det at det kan bli enklere å få permisjon til å ta videreutdanning som kan bidra til å heve kompetansenivået i Statens vegvesen Buskerud.

Det er knyttet noen vilkår til dette opplegget:

- Dokumentasjon av hva slags utdanning den ansatte skal ta og hvor mange månedsverk det er nødvendig å få midlertidig erstatter.
- Videreutdanningen bør være forankret i virksomhetens nåværende og framtidige mål og oppgaver, og de kvalifikasjonsbehov som trengs for å løse disse.
- Vedkommende som gis utdanningspermisjon må være fast ansatt.

Så, kjære kolleger, begynn å tenk litt i nye baner når det gjelder videreutdanning; dette tiltaket vil gjøre oss bedre rustet til å møte de krav om kompetanse og videreutvikling samfunnet krever.



Vegvesenet, en meningsløs organisasjon?

Arne Gunnar Sem



I siste nummer av Brobyggeren har Einar Janby et meget aktuelt innlegg om vår organisasjon. Han innbyr til debatt om hva vi tror og mener om Vegvesenet i fremtiden. Vi har så vidt hørt at det er noe som heter Hollerutvalget som er i sving med å se på Vegvesenets organisasjon, og en debatt vil forhåpentligvis fremskaffe informasjon og tanker som den enkelte har om dette.

To ting er helt klart når det gjelder vårt primære arbeid:

1. Vegvesenet slik vi kjenner det i dag vil bli omorganisert på en eller annen måte, og
2. Det er et behov for det vi driver på med.

Jeg skal først utdype det jeg mener under pkt. 2.), så får vi se åssen dette skal gjøres.

Vegtrafikken står for den vesentligste delen av transportbehovet både i Norge og resten av Europa. I Europa foregår det og planlegges enorme utbygginger på vegsektoren, og det forventes fortsatt økning i transportvolumet. At Norge, med en av verdens mest åpne utenriksøkonomier (vi eksporterer 45% av BNP), skulle være noe unntak når det gjelder å satse på utbygging av fysisk infrastruktur er urealistisk. Derfor må det satses på å bygge ut veger, lønnsomme veger som utgjør effektive nettverk. Det er da vi bygger ut for å løse vår oppgave i samfunnet; danne grunnlag for effektive transport og utvikling.

Grunnen til den vekst i trafikken som vil komme, og krav om bedre kvalitet på transportsystemene, kommer bl.a. av den omlegging som foregår i industrien; flere underleverandører, mindre lagerhold, kortere produksjonstider. Dette fører til mer varer «underveis», de må være fremme «just in time» og de kommer fra vidt forskjellige steder.

Konkurransforholdet mellom ulike

transportmidler vil ikke påvirke behovet for vegutbygging. Det kan illustreres ved at en dobling av jernbanens andel av trafikken vil føre til en reduksjon av vegtrafikken på 3%. Vegvesenets hovedmål og arbeidsfelt er vel kjent, og behovet for dette vil ikke avta. Men for at vi skal planlegge, bygge og drive vegnettet på en best mulig måte er det klart at endringer må skje.

Jeg har ingen svar på dette, men vil bare peke på noen forhold som med dagens organisering og forhold til forvaltning og omgivelser skaper problemer.

Vegbyggingen har foregått fylkesvis og parsellvis. Det vil si at det har vært små muligheter for å tenke i systemer og nettverk. Satsingen har også hatt et sterkt innslag av «primærutbygging», at det kanaliseres store bevilgninger til distriktene for å gi disse god fremkommelighet. Dette har vel ingen hatt noe imot, men når bortimot 90% av rammene er fylkesvis fastlåst, og distriktene stort sett har et bra vegnett, kommer man i den situasjonen at det bygges ut veger der trafikken er minst og nytten minst. Da tenker jeg både på den vanlige økonomiske nytten og nytte relatert til miljø og regional utvikling.

Den fylkesvise organiseringen eller mangel på vilje til å etablere sterke samarbeidsforhold er kanskje det største

problemet man har i dag for overordnet planlegging. Resultatet er at man ikke får helhetlige vurderinger av vegsystemene, og at det må brukes mye tid og ressurser på å arbeide på tvers av fylkesgrensene. En løsning på kort sikt er kanskje å etablere prosjektgrupper med et utvidet mandat til å arbeide, også på det formelle planet, i to eller flere fylker.

Utover disse generelle synspunktene er det et par ting som vil prege fremtiden; hensynet til miljøet omkring oss og byproblemer. Dernest vil en større del av vår hverdag gå med til å drive og vedlikeholde vegsystemene og de innretninger denne delen av infrastrukturen består av.

For byproblemene har vi nok ennå mye å lære, det må planlegges gater, ikke bare veier, byene må være levende, det nytter ikke med gågater som er tomme for både biler, mennesker og butikker. Det må også være muligheter for å bo i disse bygatene.

Vi har i de siste årene sett hvordan offentlige etater har blitt omorganisert og rasjonalisert. Nå er det snart vegvesenets tur. Det vil helt sikkert skje dramatiske endringer, og kravene blir større både fra bevilgende myndigheter og brukerne av transportsystemene. Men det vil være behov for det vi driver på med, husk det.

Vi har ennå mye å lære når det gjelder byproblematikken i planleggingsarbeidet, sier Arne Gunnar Sem

Foto: Willy Bakken





Vegmesterskapet i skyting 1992

Bedriftsskytterlaget var i høst 10 år. Og det var 10. året Vegmesterskapet i skyting ble avvikla. Dette ble markert med jubileumsmedaljer til deltakerne på banestevnet.

Det var femte året det ble konkurrert om de oppsatte vandrepokaler, og de ble da vunnet til odel og eie av de skytterne som hadde de tre beste resultater etter fem år.

I dameklassen vant May Toril Storeskar både bane og feltpokalen, og i herreklassen var det Alf Egil Hov som vant begge pokalene. Sammenlagtpokalen i omr. 5 ble vunnet av Gerhard Syversen, og familiepokalen i baneskyting gikk til fam. Hov.

Vegvesenets korrespondanseskyting ble i 1992 arrangert av skyttergruppa i Rogaland fylke. Det deltok 234 skyttere fordelt på ni fylker og Vegdirektoratet. Fra Buskerud deltok det 11 skyttere, men det var bare to som kom høyt opp på resultatlistene, det var Marit Hefte som vant klasse 1D. Hun ble også beste kvinnelige skytter med 280 p. Erling Lio ble nr. 2 i klasse 3H med 273 p, to poeng etter vinneren.

VEGMESTERSKAPET FELTSKYTING 10. MAI 1992

Klassen under 12 år:

1. Anette Storeskar14/7 fig.

Dameklassen:

1. May Toril Storeskar26/15 fig.
2. Bjørg Hov25/13 fig.

Herreklassen:

1. Alf Egil Hov29/25 fig.
2. Asbjørn Hov29/18 fig.
3. Gerhard Syversen24/12 fig.
4. Erling Lio22/14 fig.
5. Arne Nils Storeskar21/12 fig.

Familieskyting:

1. Alf Egil Hov29/25
Asbjørn Hov29/18 58/43 fig.
2. May Toril Storeskar26/15
Arne Nils Storeskar21/12 47/27 fig.

Område 5. offiserpokalen:

Asbjørn HovPlassiffer 1
Gerhard SyversenPlassiffer 2
Erling LioPlassiffer 3
Arne Nils StoreskarPlassiffer 4

Thoresen Bilgummi vandrepokal:

May Toril Storeskar26/15
(Til odel og eie.)

Agdermaskin Vandrepokal:

Alf Egil Hov29/25
(Til odel og eie.)

Øveråsen's Vandrepokal

Fam. Hov58/43

TRE BESTE RESULTATER ETTER FEM ÅR

Herrer, Agdermaskin's vandrepokal

1. Alf Egil Hov
30/25 - 29/25 - 29/20 = 88/70
2. Erling Lio
30/15 - 29/19 - 27/7 = 86/41
3. Asbjørn Hov
29/18 - 29/18 - 27/20 = 85/56
4. Gerhard Syversen
29/22 - 28/20 - 28/14 = 85/49
5. Edvin Flesvik
28/20 - 28/14 - 26/15 = 82/49
6. Arne Nils Storeskar
25/20 - 25/15 - 25/8 = 75/43
7. Roar Halbjørhus
28/12 - 24/9 - 21/11 = 73/32
8. Engebret Turhus
19/9 - 18/5 - 12/5 = 49/19

Damer, Thoresen Bilgummi's vandrepokal

1. May Toril Storeskar
29/19 - 27/9 - 26/15 = 82/43
2. Bjørg Hov
27/4 - 25/13 - 20/4 = 72/31
3. Magnhild Lio
28/18 - 20/10 - 18/12 = 66/40
4. Gunn Reidun Hov
23/13 - 21/8 - 21/7 = 65/28
5. Ingeborg Bergene
15/4 - 8/4 - 1/0 = 24/8

VEGMESTERSKAP BANESKYTING 13. SEPTEMBER 1992

Dameklassen:

1. May Toril Storeskar267 p.
2. Bjørg Hov263 p.
3. Magnhild Lio256 p.

Herreklassen:

1. Erling Lio291 p.
2. Herman Haugen286 p.
3. Gerhard Syversen283 p.
4. Asbjørn Hov279 p.
5. Arne Storeskar272 p.

Under 12 år:

1. Anette Storeskar265 p.

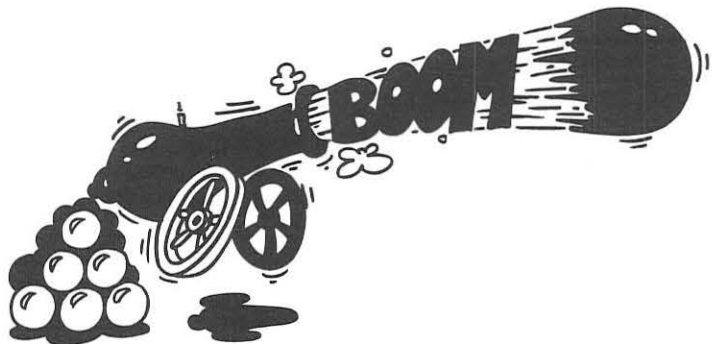
Familielag:

1. Fam. Lio
v/Erling 291
Magnhild 256 =547 p.
2. Fam. Hov
v/Asbjørn 279
Bjørg 263 =542 p.
3. Fam. Storeskar
v/Arne Nils 272
May Toril 267 = 539 p.

OMRÅDE 5. OFFISERPOKALEN 1992

Plassiffer etter rangering

1. Asbjørn Hov
1 + 3 = 4 29 fig.
2. Gerhard Syversen
2 + 2 = 4 24 fig.
3. Erling Lio
3 + 1 = 4 22 fig.
4. Arne Nils Storeskar
4 + 4 = 8





VANDREPOKALER

Stavanger Stål's vandrepokal

May Toril Storeskar.....267 p.

Mobil Oil's vandrepokal

Erling Lio.....291 p.

Oppsynets vandrepokal omr. 5.

Asbjørn Hovplassiffer 4

Hesselberg Maskin's vandrepokal

Fam. Lio.....547 p.

TRE BESTE RESULTATER ETTER FEM ÅR

Dameklassen,

Stavanger Stål's vandrepokal:

1. May Toril Storeskar808 p.
Får pokalen til odel og eie.
2. Bjørg Hov797 p.
3. Gun Reidun Hov.....790 p.
4. Magnhild Lio.....780 p.
5. Ingeborg Bergene751 p.

Herreklassen,

Mobil Oil's vandrepokal:

1. Alf Egil Hov866 p.
Får pokalen til odel og eie.
2. Erling Lio.....856 p.
3. Gerhard Syversen854 p.
4. Asbjørn Hov841 p.
5. Arne Nils Storeskar823 p.
6. Herman Haugen.....821 p.
7. Oddbjørn Bergene805 p.
8. Harry Granli.....798 p.

Oppsynet's vandrepokal omr. 5 «Offiserpokalen»

1. Gerhard SyversenPlassiffer 12
Får pokalen til odel og eie.
2. Erling Lio.....Plassiffer 13
86 fig.
3. Asbjørn HovPlassiffer 13
85 fig.
4. Arne Nils Storeskar.....Plassiffer 25
5. Ingeborg Bergene.....Plassiffer 45

Familielag,

Hesselberg Maskin's vandrepokal:

1. Fam. Hov1692 p.
Får pokalen til odel og eie.
2. Fam. Lio.....1641 p.
3. Fam. Storeskapr.....1626 p.
4. Fam. Bergene.....1544 p.

Oktan i orkan

Så har uværet vært over oss igjen.

La gå at stormfloen ikke nådde de høyder som man forberedte seg på - værgudene har tatt det flerfold igjen i høyfjellet.

Og mange har ventet på at høyfjellsvegene våre skulle bli farbare igjen. Ja noen har ventet til de grader så sterkt at de har satt ut et rykte i Hallingdal om at noen utålmodige sjeler tok brøytebilen og kjørte en tur mens vegvesenets sjåfør satt og drakk kaffe. Litt av avis-and!

Det hele satt i sene for å antyde at vegvesenets del av høyfjellsstrekningen ble dårligere brøytet enn den delen som ble brøytet i privat regi.

Sannheten er at føreren etter en lang økt satt fast i en snødrive ved Geiteryggen. I tillit til at det private næringsliv mestrer de fleste forhold bestilte han via mobiltelefonen en pizza av typen «Mama Mia» fra «Fix Pizzakjøkken» som iflg. reklamen «bringer på timen». Men selv pizzabudet måtte gi opp!

Verre er det på fylkesvegnettet vårt. Med det budsjettet vi nå har fått vil det gå ca. 190 år mellom hver gang vi kan fornye det faste dekket på en vegstrekning. Dette høres mye ut - men da må vi ikke glemme at den eldste fylkesvegbrua vår er fra 1600-tallet og dermed dobbelt så gammel. Snøbrøyting blir det vel også en råd med - om ikke annet så kan vi lære av islendingene. På de kanter brøytes vegene i provinsen kun en fast dag i uka.

Heldivis går det mot sol og sommer igjen. Leser i avisene at det til sommeren skal arrangeres et sykkelritt i Osloområdet. Det arrangeres VM i så mangt. Alt fra traktorpløying og kokekunst til ispigging og nå altså sykling.

De brave sykklister har til og med tenkt å gi seg Drammensvegen i vold - i selveste rushtiden. Ikke å forundres at noen med rette spør hvor vi skal gjøre av alle bilene - og er det ikke forbudt å sykle på motorveg da? Det er jo derfor vi bygger gang- og sykkelveger!

På sydligere breddegrader er det for øvrig full krig mellom lokale borgermestere om å få slike sykkelutflukter på besøk!



Selv pizzabringere måtte gi tapt for værgudene, kan Oktan slå fast.

Foto: E. Janby.

Skal si vi sperret øynene opp da vi åpnet siste nummer av «Vegen og Vi». Rene pornoen spør du meg. La gå at trusetekstene var våvede - men vi er da ikke uten gode forslag vi i Buskerud heller. Hva med «Datoparkering», «Stengt for all kjøring», «Parkering forbudt», «Bomveg», »Envegskjøring», «Smal veg», «Bruk kjetting» for ikke å snakke om en anbefaling av «Å kjøre piggfritt».

God vår, folkens!

OL-logo

Vegdirektoratet har nå søkt LOC om å få bruke OL-logo og profilelementer. Disse er tenkt benyttet på vegvesenets biler og utsyr, samt på uniformer og klesplagg hos involverte medarbeidere. I tillegg er det også ønske om å benytte logoen på interne plakater og eventuelle «pins».

**C-
POST**

Massekorsbånd

Returadresse:

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



Brobyggeren
ønsker alle sine
lesere en riktig

**GOD
PÅSKE!**

Spennende spesialutdanning for transportsektoren

Arne Gunnar Sem



Første del av en spesialutdanning innen fagområdet transport og logistikk er avsluttet. Utdanningen er tilpasset felles-europeiske program og standarder. Det er en nyutviklet kurspakke og bør være midt i blinken med tanke på vårt forhold til det «nye Europa».

«Infrastrukturen i transportsektoren» heter 1. del av i alt 3 kjernekurs i en spesialutdanning innen fagområdet transport og logistikk som er utarbeidet ved Institutt for Samferdselsteknikk ved Norges Tekniske Høgskole. Med de utfordringer man står overfor i området fysisk infrastruktur burde en slik spesialutdanning være midt i blinken.

Derfor er det et tankekors at de store etatene som utbyggere, og de store brukerne av transportsystemene, glimret med sitt fravær. Kursdeltagerne var en bredt faglig sammensatt gruppe, fra både privat og offentlig sektor. Og alle deltok på eget, personlig initiativ. Det er i seg selv interessant, at det ikke nødvendigvis trenger å være lederne som er de mest visjonære når det gjelder nye fagområder og utvikling. Tvert imot opplever man at initiativet kommer «nedenfra» i organisasjonene og at det er her en finner

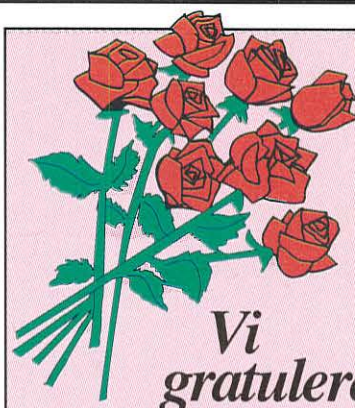
potensialet til nytenkning og utvikling.

En stor del av kurset var viet Norges forhold til resten av Europa, og hvorledes infrastrukturen i Europa vil utvikle seg. Det ble klart illustrert at Norge sjelden er «et land i Europa» som enkelte hevder, og at forbindelsene hit stort sett er en «missing link».

Med forelesere fra internasjonale miljøer ble Europas (EØS) satsing på utbygging av veg- og jernbanenettverk godt belyst, videre de store prosjektene som er i gang og under planlegging for å knytte også vårt land til disse nettverk.

På det hjemlige planet ble det fokusert på hvorledes man bør satse på utbygging av veg- og jernbanesystemer der det gir størst avkastning. Norge har jo lenge hatt en solid tradisjon med å bygge ut veger der det er minst trafikk, og en parsell her og en parsell der. Vi må nok bli bedre til å løfte blikket litt opp, prioritere lønnsomme prosjekter, og se det hele i transportsystemer og ikke parseller. Da kommer vi fort utenfor våre faste og godt innarbeidede fylkesgrenser og sektorgrenser, og her ligger det en klar utfordring for mange etater til å utvikle nye og effektive prosjektorganisasjoner.

Det er nok av utfordringer, parolen bør være å bygge oss ut av landet, det er disse vegene og jernbanestrekningene vi bruker for å eksportere det vi produserer.



Vi
gratulerer

50 år

Sigmund Helgesplass	3/1
Gerd Kittilsbråthen	12/2
Oddvar Krangnes	26/2
Monica Stuvstad	8/3
Emil Heimdal	9/3

60 år

Johan Mælingen	10/2
Per Steinmoen	18/2

Brobyggeren gratulerer hjerteligst med vel overstått.

NYTILSETTINGER

Datakonsulent Le The Long,
vegkontoret

Vi ønsker velkommen til oss.

TAKK

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

Emil Warlo

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 60-årsdag.

Jacob Jacobsen.

Tusen takk for fine gaver og hilser jeg fikk i anledning min 50-årsdag.

Sigmund Helgesplass

Jeg vil takke alle mine arbeidskamerater ved tidligere Modum vegstasjon for det gode kameratskapet og samarbeidet vi hadde, og for den fine gaven jeg fikk i anledning min overflytting til Kongsberg vegstasjon.

Toril Bakken

Hjertelig takk for all oppmerksomhet og fine gaver i forbindelse med min 60-årsdag

Johan Mælingen

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

Oddvar Krangnes