



Statens vegvesen
Buskerud

Brobyggeren

Nr. 3 - oktober 93 - 23. årgang



**PIGG PÅ?
—
PIGG AV?**

Side 18

**Høstens
vakreste
eventyr**

Side 7 - 8

**ALT
OM
KRØSUS**

Side 14

**INNHOOLD:**

| | |
|---------|---|
| Side 2 | Leder |
| Side 3 | Riksveg 11 |
| Side 4 | Gult utstyr best |
| Side 6 | Solbergmoen Stempelordningen |
| Side 7 | Hallingkastet |
| Side 9 | Sykkel-VM Forslagsordningen |
| Side 10 | Oktan's tanker |
| Side 11 | Trafikkopplæring i skolen Avisbudene Håndbøker |
| Side 12 | Debatt: Janby mot Hjelbak |
| Side 14 | Krøsusnytt |
| Side 15 | Pensjonisttur |
| Side 16 | Vegmesterskapet |
| Side 17 | Gjesteinnlegg Terminalbriller |
| Side 18 | Pigg på? - Pigg av? |
| Side 19 | Bustgaards bobil |
| Side 20 | Personalialia |

Utgitt av:
Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugata 2
Drammen
Tlf: 32 20 25 00

Redaktør:
Willy Bakken

Journalist:
Mette S. Riseng

Redaksjonsråd:
Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Trykk:
Fremtiden Trykk A/S
Drammen

Design og layout:
Mette S. Riseng

Opplag:
1.400 eksemplarer
Ettertrykk anbefales med
kildeangivelse

Forsidebilde:
Med naturen som maler
Foto: Arne Tovslid


Redaktøren har ordet:**PIGGDEKK - KJEKT Å HA ?**

“Do you have piggs in your deksks?” spurte en TV-reporter en gang den kjente sangartisten Barbie Benton. Selvsagt forstod hun ikke bæra. Årsaken til reporterens nysgjerrighet var at artisten kom for sent til et fjernsynsprogram på grunn av ekstremt glatt føre. Da hadde det kanskje vært berettiget å kjøre rundt med “piggs in the deksks”.

privilegiet. Derfor har også vi reist spørsmålet: Har du virkelig behov for vinterdekk med pigger, eller kan du ikke klare deg like godt uten pigger ? I dette ligger det at vi ikke for enhver pris vil piggdekkene til livs, men vi mener at mange ferdes på veger og under kjøreforhold som ikke krever piggdekk. Her er piggfritt et mye

**PIGG
AV?**

KJØR PIGGFRITT NÅR DU KAN.



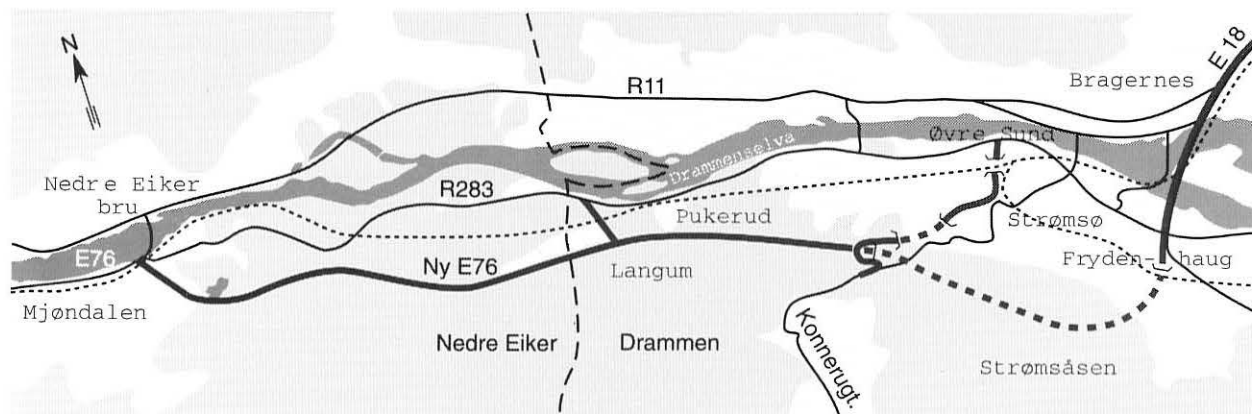
Statens vegvesen

Vi er nå inne i en tid på året da omlegging til vinterdekk er rett rundt hjørnet og en del må kanskje også gå til anskaffelse av nye. Spørsmålet mange da stiller seg er, skal jeg da velge piggdekk, eller skal jeg våge å satse på piggfrie? De to siste årene har vi i Statens vegvesen kjørt kampanjer der vi henstiller til bilistene å vurdere sitt dekkbehov. Vi har nemlig den bestemte oppfatningen at ikke alle behøver å ødelegge asfalten vår - det er et fåtall som egentlig bør ha det

bedre alternativ. Det igjen betyr større trafiksikkerhet, bedre egenkomfort og miljøbesparelse. En positiv effekt, er reduserte utgifter til vegvedlikehold - vegvesenet kan nytte kronene til mer fornuftige ting enn å lappe asfalt. Men vi har heller ingen problemer med å kjøpe argumentet om at dersom bilkjøringen i det alt vesentlige foregår i høytliggende områder, på isete og glatte veier, er piggdekk det beste. Her bør da miljøpiggen være løsningen.



RV 11 i et sort hull?



Mette S. Riseng

Det er slett ikke så enkelt å vippe Bjørn Haram av pinnen skal vi tro enkelte av aksjonistene mot RV 11 rett. Prosjektlederen viser seg da også å være en sindig mann som ikke så lett lar personlige oppfatninger komme i veien for profesjonelle veivalg. Bokstavelig talt.

-Si meg, begynner ikke du snart å bli frustrert av å vente på ett eller annet klart svar fra de offentlige myndigheter?

-Det er jo ingen morsom situasjon RV11 har havnet i, det tror jeg vi alle må være enige om. Men vi har stor tro på at vi, fem år etter at vi begynte å planlegge, snart vil få en entydig reaksjon fra Samferdselsdepartementet.

-Betyr det at det er der saken ligger akkurat nå?

-Korrekt. Det vil si, saken ligger egentlig et sted mellom Miljøverndepartementet og

Samferdselsdepartementet. Det siste vi hørte var at miljøvernministeren hadde purret sin kollega i Samferdsel for noen ytterligere opplysninger.

-Men hvordan havnet saken mellom disse to? Foreligger det en anke også her, som på Oslofjordforbindelsen?

-Problemet oppsto omkring meldingen for RV 11.

Vegdirektoratet hadde ingen problemer med den meldingen som ble sendt dem 31. mars i fjor, sammen med et brev der vi foreslo et utredningsprogram for videre fremdrift. De sendte oss faktisk svar i februar i år, men så skar det seg i

Miljøverndepartementet. Og deretter har saken stått stille.

-Hva er problemet?

-Etter det vi forstår er problemet å bli enige om hva man skal utrede. Skal man finne ut mer detaljer vedrørende RV 11, - eller skal man i tillegg utrede alle prosjekter i Drammen frem til år 2005 før man bestemmer seg? Dersom man bestemmer seg for det siste ligger vi dårlig an.

Heldigvis er Drammen og Nedre

Eiker kommuner og vegkontoret enige om at RV 11 skal bygges som to-felts vei, og vi tror faktisk på byggestart neste år.

-Men det er jo det vi har i dag, og alle vet at det ikke fungerer?

-Nå får vi altså en tofeltsvei som fører trafikken utenom Drammen. Dette vil løse svært mye, Når man så bygger en Bragernestunnel i tillegg, blir Drammen en bedre by.

-Blir du frustrert av å sitte og vente på at byråkratene skal bestemme seg for ett eller annet?

-Nå tror jeg vi snart er ferdig med ventingen. Jeg tror avgjørelsen er like om hjørnet.

-Hva regner du med blir neste skritt nå?

Haram grubler litt.

-Vi avventer i første omgang Statsbudsjettet som blir fremlagt 13. oktober. Det vil muligens kunne gi oss endel opplysninger.

-Så den kvelden blir det ikke Norge-Polen i det Haram'ske hjem, men Statsbudsjett-lesning så øyet blir stort og vått?

-Det er helt riktig!



GULT ER BEST



Rolf Sandberg

Kostnadsgranskning og sammenligning av privat og eget i vintervedlikeholdet på Modum og Ringerike viser positive tall for "gult" utstyr.

Ei gruppe bestående av Gunnar Hval, Halvard Torgersen og Jan Terje Frøseth fra vegkontoret, samt Inger Marie Winnæss, Ole Johansen og Rolf Sandberg fra utedriften, har sett på forutsetninger for å få frem mest

mulig riktige kostnader og sammenligninger på brøyting og salting.

Det er avholdt 5 møtedager, og under arbeidets gang er det utarbeidet 35 A4-sider med tall og sammenligninger. Beregningene er slutført etter endt sesong slik at samtlige kostnader i hele sesongen er med. Rapporten slår fast: "Gult" utstyr og mannskap er konkurransedyktige.

Jo høyere utnyttelsen er, jo mer konkurransedyktige er vi. Det er

store muligheter for forbedringer på dette feltet dersom arbeidet planlegges bedre. Det pekes spesielt på at oppsynet (arbeidslederne) bør komme mer med i arbeidsopplegget. Derneft at rapportene blir riktig ført, og spesielt at andre arbeidsoppgaver som skift- og beredskapsmannskap utfører, gis mulighet til å bli ført på rett kostnadssted og -prosess. (Salting viste seg å være en sekkepost av dimensjoner). Ved å ta i bruk fleksible arbeidstidsordninger vil en også kunne oppnå lavere priser.

Det viste seg at skiftmannskapet utførte en stor del annet arbeide enn brøyting/strøing (se tabell I). Det er i seg selv positivt at dette arbeidet ble utført på en tid av døgnet da sikkerheten for utførelsen var størst, det var samtidig til minst ulempe for trafikantene, og det var stor produksjonsgevinst i forhold til å utføre det på dagtid.

Ei lignende liste kan serveres fra Modum, men behøver ikke tas med her.

ANNET ARBEIDE SOM BLE UTFØRT PÅ RINGERIKE:

| | | | |
|------------|---------------------|---------------------|--------|
| Pros 17 | Midl. traf. avvikl. | 30,6 t à kr 145 = | 4423 |
| Pros 19,3 | Velferd | 6,5 t à kr 145 = | 943 |
| Pros 48,3 | Kumreperasjon | 5,0 t à kr 145 = | 725 |
| Pros 62,1 | Lapping | 75,5 t à kr 145 = | 10948 |
| Pros 76,81 | Skiltvask | 334,5 t à kr 145 = | 48503 |
| Pros 76,86 | Stolpevask | 307,5 t à kr 145 = | 44588 |
| Pros 77,82 | Skogrydding | 69,5 t à kr 145 = | 10078 |
| Pros 79,6 | Rasteplasser | 36,5 t à kr 145 = | 5293 |
| Pros 79,7 | Renhold | 32,0 t à kr 145 = | 4640 |
| Pros 92,4 | Snørydding | 125,5 t à kr 145 = | 18198 |
| Pros 93,1 | Sandstrøing | 16,0 t à kr 145 = | 2320 |
| Pros 93,3 | Fylling sandkasser | 1,0 t à kr 145 = | 145 |
| Pros 94,3 | Tining stikkrenner | 55,5 t à kr 145 = | 8048 |
| SUM | | 1095,5 t à kr 145 = | 158852 |



OG BILLIGST!

Fra og med budsjettåret 1993, har maskinavdelingen inngått avtale med områdene om at alt beredskapsutstyr, som lastebiler/ maskiner og strøtstyr med videre, skal avregnes til 0 på årsbasis. Således vil områdene aldri betale mer for beredskapsutstyr enn virkelig kostnad.

For 1993/94 vil tilbakeføringen gjelde hele sesongen, slik at det er den siste oppstillingen som vil være rett kostnad, forutsatt at aktivitet og priser blir de samme.

Mytene om at Vegvesenets eget utstyr og mannskap ikke kan konkurrere med private er hermed avlivet.



| | |
|---|--------------|
| Kostnad for brøyting med vegvesenbil, Ringerike | kr. 21,84 km |
| Gjennomsnitt for 8 private biler | kr. 21,07 " |
| Kostnad for brøyting med vegvesenbil, Modum | kr. 23,31 " |
| Gjennomsnitt for 10 private biler | kr. 21,78 " |
| Kostnad for salting med vegvesenbil, Ringerike | kr. 581,45 t |
| " " " privat bil, " | kr. 615,60 " |
| Kostnad for salting med vegvesenbil, Modum | kr. 670,82 " |
| " " " privat bil, " | kr. 557,75 " |

I rapporten er virkelige kostnader for sesongen 92/93, i område VI satt opp. Selvkost for maskiner og utstyr gjelder fra 1/12-92, og resultatkorreksjonen gjelder derfor ikke for hele sesongen. Om tilbakeføringen hadde omfattet resultatet også for november, (som var en måned med stort overskudd), ville resultatet blitt som følger:

| | |
|---|--------------|
| Kostnad for brøyting med vegvesenbil, Ringerike | kr. 20,07 km |
| Gjennomsnitt for 8 private biler | kr. 21,07 " |
| Kostnad for brøyting med vegvesenbil, Modum | kr. 20,33 " |
| Gjennomsnitt for 10 private biler | kr. 21,78 " |
| Kostnad for salting med vegvesenbil, Ringerike | kr. 488,91 t |
| " " " privat bil, " | kr. 615,60 " |
| Kostnad for salting med vegvesenbil, Modum | kr. 543,94 " |
| " " " privat bil, " | kr. 557,75 " |



Jubel på Solbergmoen

Willy Bakken

Torsdag 9. september kunne oppsynsmann Arne Ingebo og hans medarbeidere feire at vegsentralen har vært i drift i 25 år. Som for et kvart århundre siden, var det også denne gang en del gjester invitert til hyggelig lag. Foruten de som har sitt daglige virke ved sentralen, var tidligere ansatte og kunder i etaten, samlet i kantina for en mimrestund med kaffe, snitter og bløtkake.

Blant godordene som vanket under sammenkomsten, var det mange som trakk frem Arne Ingebo's rolle som daglig leder gjennom 25 år. Hans egen, og medarbeidernes, dyktighet og engasjement, har bidratt til at maskinparken i fylket har en god standard, selv om en del av utstyret som er i drift, begynner å dra på åra. Og som en så treffende uttrykte det: "Det nytter ikke å snakke om været når Ingebo'n er opptatt av å løse problemer." I alt en enkel, men svært hyggelig markering i anledning Vegsentralens bursdag.



Tidligere ansatte ble også feiret. Første rekke fra venstre: Gunnar Hellen, Olav Hørgmo og Asbjørn Mile. Bak fra venstre: Bjørn Øverby, Hans Stabek og Finn Thorkildsen.



Ingen sure miner på Solbergmoen på jubileumsdagen!

Du husket vel stempelordningen?

Einar Janby

Stempelordningen førte til uventet stor pågang ved Biltilsynets skranker. Publikum sto i kø fra morgen til kveld for å sikre seg det rette stempel i sitt førerkort.

Både fra sentralt og lokalt hold har det vært informert om den magiske dato 1. oktober 1993. De som tok førerkort klasse B før 1. oktober i fjor må ha stempel i førerkortet for å kunne føre motorvogn opp til 7.500 kilo. Det

vil si, rettighetene til å få stempel gjelder fortsatt for de som tok førerkort klasse B før 1. april 1979. Disse kan når som helst senere enn 1. oktober i år få stemplet førerkortet. Men for å få stempel må det lages et helt nytt førerkort med et gebyr på kr. 120,-.

Og det er denne arbeidsoperasjonen som nesten har sprengt våre trofaste

fotomaskiner. Det skal nevnes at i det verste rushet har det enkelte dager blitt laget opp til 200 nye førerkort ved Biltilsynet Drammen.

Ny teknologi med digitale bilder (videostills) er heldigvis på full fart inn, men kommer nok ikke før dette maratonløpet er over. Personalet ved Biltilsynets skranker fortjener full honnør for sin profesjonelle innsats i en hektisk tid!



Hallingskastet 1993

EN STILFULL 22-ÅRING

Høstens store begivenhet foregikk på Per's hotell på Gol. I alt godt over 400 deltakere til årets Hallingskast var samlet til dyst og satt hverandre stevne både hva håndball og sosialt samvær angikk. Det ble både det ene og det andre.

Mette S. Riseng

Arrangementskomiteen har all grunn til å være fornøyd med avviklingen, selv om værgudene hadde bestemt seg for at de ikke ville gjøre sitt for Hallingskastet. På tross av surt vær var det ikke ett ublidt ansikt å se noe sted, alle var positive og hyggelige, noe som også viste seg å gjøre seg gjeldende på banen.



Buskerud-jentene var like ivrige på suporterbenken som ute på banen.

Naturlig nok gikk det en smule hardere for seg i herrekampene, men det hele gikk uten de helt store skadene. Temperamentene kom vel også litt i kok til tider, men dommerne som velvilligst stilte opp sørget for å roe det hele ned før det kom til håndgemeng. Buskeruds herrelag oppførte seg naturligvis eksemplarisk på banen i den første kampen, mot Telemark, og slapp unna med en 2-minutters utvisning og ett gult kort. Denne kampen endte 8 - 2 i Telemarks favør, men tatt i betraktning at Telemarkslaget spilte i semifinalen denne gangen synes vi det var en

utmerket innsats fra herrelaget.

Den andre kampen ble spilt mot Østfold, og her ble Buskerudlaget belønnet med innsatsen med hele 3 utvisninger. Det vites ikke om østfoldingene ble lamslått av herrenes innsats, men faktum gjenstår; herrelaget vant med hele 10 - 5. Absolutt

topp innsats av gutta, som sørget for å servere to morsomme kamper med masse futt og fart, og skikkelig driv i spillet.

Damene kom anstigende lettere skjelvende på hender og i knær, men fikk opp dampen skikkelig da de slo Oslo med 1 - 3. Som de eksemplarisk, dannede mennesker de tross alt er, ble det ingen utvisninger, og bare ett gult kort i denne kampen. Noe preg av mangel på trening gjorde seg gjeldende, men jentene gikk av banen fulle av optimisme. Noe som varte helt til kampen mot Nordlandsjentene. I

kampens første minutt måtte Buskerudjentene innse at her møtte de mer motbør enn fra Oslo, da Nordland fikk nettkjenning på første angrep.

Men jentene ga seg ikke, og sluttresultatet ble så jevnt som 4 - 3, og all grunn til å være fornøyd, selv om det ikke holdt til semifinal plass. Heller ikke i kampen mot Oslo lot jentene temperamentet ta overhånd, men enda ett gult kort fikk de. Og kvelden ble preget av begge lags erkjennelse om at mer trening kanskje ikke var så dumt.



Marit Sandli klar med isposer og plasterlapper.

Lørdagen opprant, og selv om mange valgte å kose seg på hotellet med forskjellige aktiviteter, var det mange som tilbrakte dagen som tribuneslitere, og det var mange fine og morsomme kamper som ble spilt. Finalene



50 kamper ble avviklet under årets Hallingkast.

kom til å stå mellom damelagene til Vest-Agder og Vegdirektoratet, samt Finnmark og Rogalands herrelag. Damefinalen ble spilt av to drivende dyktige lag, men atter en gang var det Vegdirektoratet som stakk av med seieren. Det var heller ingen grunn til å variere for herrene; Finnmark slo Rogaland ettertrykkelig og beviste enda en gang sin overlegenhet.

På kvelden samlet alle seg til festbanketten, og til akkompagnement av god mat og godt drikke ble der talt og delt ut diplomer og premier.

Vinnerlagene viste at de kunne mer enn å briljere på banene; både damene og herrene stilte med egenkomponerte sanger som ble fremført til stor applaus og mye latter. Fair play-prisen gikk i år til Sogn og Fjordane's damelag som hadde imponert både dommere og medspillende kolleger med sin høflige og omgjengelige stil på banen. Og ut i de små timer med det feiret som det seg hør og før etter 540 scoringer. Som tidligere veisjef i Telemark, nå teknisk direktør i Vegdirektoratet Bjørvik sa det; Alle vinner festen. Noe han fikk helt rett i. En enslig sjel "vant" til

gjengjeld så ettertrykkelig at Per's hotell holdt på å miste bjørnen sin tidlig søndag morgen, men medlemmer av arrangementskomiteen fikk roet ned den overeksalterte sjel og hotellet fikk tilbake bjørnen. En lykkelig slutt for alle involverte, altså.

Hvis man skulle tillate seg et lite hjertesukk etter denne seansen, så måtte det bli et spørsmål. Er det ingen flere som har lyst til å være med og spille håndball? For det blir, etter det representanter fra Vegdirektoratet kunne berolige forsamlingen med, flere Hallingkast etter Holler!



Sydlandsk stemning da seieren var et faktum.



KAOSSET SOM UTEBLE

Willy Bakken

Foran VM på sykkel i Oslo og på E-18, var det mange som så for seg kaotiske tilstander på en av Norges mest trafikerte vegger. Det gjorde også vi i Buskerud! Kort tid før mesterskapet, ble det også på sentralt hold ymtet fram på om at det kanskje kunne bli trafikkproblemer langt utenfor Oslo og Akershus grenser. Dermed ble Buskerud koblet inn i kaosproblematikken, i tolvte time.

Det ble da omgående opprettet en "kaosgruppe", bestående av folk fra Drammen Politikammer, Lier og Røyken lensmannskontor i tillegg til våre egne eksperter på området.

Det var naturlig å rette innsatsen mot to områder, nemlig plukke ut og skilte omkjøringsruter, samt å gi publikum informasjon, både før og under mesterskapet. Det ble også laget en enkel brosjyre som viste ulike alternative omkjøringsveger i Buskerud. Denne ble blant annet ut til publikum som besøkte Drammensmessa.

Gjennom både radio og den lokale pressen, ble trafikantene bedt om å benytte kollektive transportmidler til Oslo de kritiske

dagene, eller rett og slett holde seg hjemme.

På D-dagen ble det opprettet base hos Drammen Politikammer. Derfra ble det gitt løpende informasjon til NRK Buskerud og de lokale nærradiostasjonene om trafikksituasjonen på E 18.

Tilsvarende opplegg ble gjennomført på Ringerike. Og det store kaoset uteble. Nå påberoper ikke vi i Buskerud oss all æren for at vi fikk suksess på det trafikale området under sykkel-VM. Sentralt ble det også pumpet ut informasjon og iverksatt ulike tiltak på forhånd. Vi våger likevel den påstand, at vår innsats i stor grad bidro til at det som skulle bli tidenes kaos på E 18, ikke slo til. Det faktum at trafikken ble redusert med 50 % mellom Drammen og Oslo, forteller at vi lyktes.

Men også trafikantene skal ha sin del av æren for dette. Hadde de ikke fulgt våre råd og anvisninger, ville nok kaoset blitt en realitet.

En annen positiv effekt vi sitter igjen med etter sykkel-VM, er at politiet og vegvesenet fikk vist at de kan jobbe svært effektivt og godt sammen, selv om tidsrammene er knappe.



Under sykkel-VM ble trafikken på E18 mot Oslo halvert.

Har du kommet på noe lurt?

En god ting kan aldri gjentaes for ofte, og enda en gang setter vi søkelyset på den utmerkede forslagsordningen. Dersom du har en idé som kan lette din, andres eller etatens arbeide kan du faktisk bli belønnet med inntil 25.000,- kroner. Kanskje noe å tenke på til jul?

Forslagsvirksomheten er ment som en stimulans til de ansatte for å tenke nytt og utradisjonelt. Staten er avhengig av din ide, for ideene er jo som kjent bakgrunn for all utvikling. I en tid med rivende utvikling der det blir satt krav til de som vil være med i fremtiden, er det viktig for oss at de ansatte tør og vil bidra til at vi blir bedre og bedre, i takt med resten av samfunnet, og helst før våre konkurrenter.

Det er viktig når du fremmer ideen din at du samtidig forteller om hvilken ordning eller utstyr som ditt forslag skal erstatte, hvilke feil eller mangler du synes ordningen eller utstyret mangler og litt om fordelene ved ditt forslag. Ideen din kan fremmes som en beskrivelse, en tegning, foto eller i form av prøver.

Når forslagene bedømmes, blir det sett spesielt på nytteverdi, praktisk, teknisk og/eller administrativ idèriktighet, samt det arbeide du har lagt ned i ideen din. Hvis du vil kan du be arbeidskameratene dine om å stå bak forslaget ditt. Ledelsen kan også fremme forslag på vegne av en eller flere ansatte.

Dersom du har en idé som du gjerne vil fremføre kan du ta kontakt med Ellen Bruusgaard på Vegkontoret. Hun vil også kunne hjelpe deg med utforming og forfating av ideen, eller skaffe deg faglig assistanse evt. annen hjelp til å utforme forslaget. Ingen grunn til å nøle, altså!



Fra de Oktan'ske nedtegnelser:

HØSTGRUFF -93

Holler kom omsider i mål. Nå skal vi deles. Noen skal bestille - og noen skal selge mens de som gjør jobben blir omtrent like mange som før. Dette skal være svært så rasjonelt - og så skal det dokumentere konkurranseevnen bedre.

Tiden vil vise - spennende blir det.

KRØSUS-thrilleren fortsetter. Ingen har tidligere klart å etablere et så omfattende system på så kort tid. Om noen skulle klare det

Og denne gangen var det ikke løperne som smurte seg bort - men arrangører og publikum. For å gjøre løypa riktig fin hadde arrangøren fått vegvesenet til å legge ny asfalt. Trofaste tilhengere oppildnet sine idoler ved å male hilsner i vegbanen. Alle så hvordan det gikk i regnværet. Som smurt.

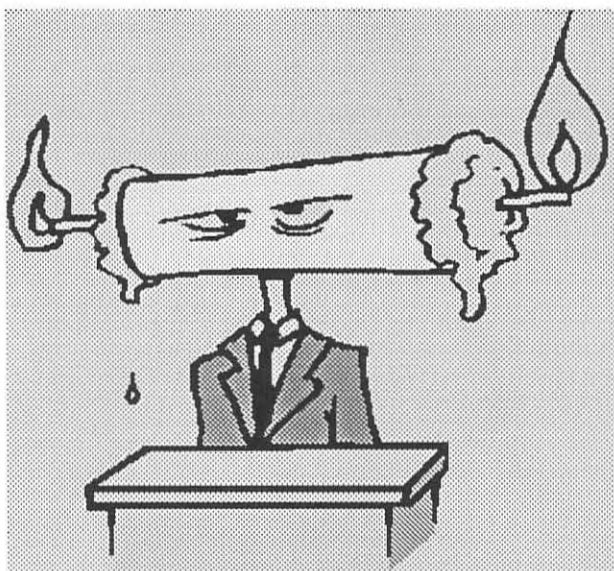
Det alle nå spør seg om er hvor velodromen blir av. Dekket har visstnok forlengst blitt til peisved - mens underbygningen ligger på lager. Tør vi foreslå Drammen som et passende sted? Med litt

eget apparat som ble ansett som godt nok til å takle den høye vinterberedskapen i OL-området.

Snart kommer vel vinteren på disse kanter også. Vinterutstyret er forlengst klart. Og saltdiskusjonen i god gang.

Nedbrytningsprosessen på fylkesvegene går sin gang. Tidens tenner tærer langsomt men sikkert!

Ute på biltilsynsstasjonene stemples det førerkort og leses



Hvor mye mer kan de vegvesenansatte tåle i høstmørket?

så måtte den eneste være Statens vegvesen! Improvisere - det kan vi!

Sykel-VM ble en publikumssuksess. Takket være at så mange publikummere holdt seg hjemme gikk trafikkavviklingen på E 18 bra - men så ble det jo tilsvarende glissent på tribunen.

modifikasjon bør det planlagte motorvegkryss m/ramper på Bangeløkka bli en alle tiders velodrom!

Det neste blir Vinter-OL. Opplendingene klarer nok den biffen. Riktignok får de litt hjelp utenfra - men det gir en viss trygghet for fremtiden at det også her bare var Statens vegvesens

kilometertellere som aldri før - hva blir det neste?

I Nissebyen Drammen forberedes julen. Blir det Drammenspakke under juletreet i år, mon tro?

Oktan



PROSJEKT TRAFIKKOPPLÆRING I SMÅSKOLEN

Einar Janby

VTU har samlet de nødvendige ressurser, både faglige og økonomiske, for å kunne påbegynne et prosjekt om trafikkundervisning i grunnskolene i Buskerud.

Det er Trafikkopplæringsutvalget som står for det praktiske arbeidet med tilrettelegging og gjennomføring av kurs for lærer i 1. - 3. klasse.

Utvalget samler krefter fra Planavdelingen ved VTU-sekretær Torild Skaaden, fra Trygg Trafikk ved Monica Stuvstad og fra Trafikant og kjøretøy ved trafikkpedagog Einar



Janby.

Grunntanken i prosjektet er å påvirke lærerne og foreldrene til elever i småskolens 1. - 3. klasse til å ta opp trafikk som emne gjennom hele skoleåret.

Vi vet at trafikkundervisningen i grunnskolen er et forsømt kapittel, som lett blir helt borte i skolens hverdag hvor så mange

ting kjemper om oppmerksomhet. Skolene fokuserer gjerne på trafikk ved spesielle aktivitetsdager, og det er selvsagt hyggelig, men dette prosjektet tar sikte på å stimulere til bredere satsning på trafikkundervisningen.

Det spesielle er koblingen til foreldrene som inviteres sammen med lærerne til kurs for at de nettopp skal kunne påvirke hverandre til å drive seriøs trafikkundervisning i skole så vel som i hjemmet.

Prosjektet startet høsten 1992 og skal vare ut 1995.

OM AVISBUD OG DESSLIKE

Einar Janby

For de av oss som til stadighet har mosjonsoppgaver i gangene er det alltid hyggelig å møte avisbudene som flager rundt. Avisbudene bringer lokalavisene rundt til de forskjellige avdelingene etter en nøye planlagt rute slik at alle lederne på avdelingene skal få følge med i det siste nye.

Avisbudenes oppgave er derfor svært viktig som en personlig service til viktige beslutningstagere.

Ved nærmere ettersyn så viser det seg da at avisbudene kun har sin oppgave ut fra det faktum at Statens vegvesen Buskerud abonnerer på så få aviser.

Avisabonnement er kostbart og det er mye enklere å få til en ordning ved at noen løper rundt med avisene og leverer de

personlig fra leder til leder. På den måten spares det mye penger, og samtidig er det en ekstraservice som selv Shell kan misunne oss. Men ser vi på de virkelige kostnadene som også innbefatter lønn til avisbudene viser det seg at tjenesten koster 20.000,- kroner i året ut fra regnestykket 1 time pr. dag à kr. 100,- i 200 dager.

Vi kunne abonnert på et tilstrekkelig antall eksemplarer av de aktuelle avisene slik at hver avdeling/seksjon fikk sine for denne summen.

Tanken på at dagens nyheter er tilgjengelige for alle på sin arbeidsplass ved Buskerud veikontor er ekstrem. Tradisjonelt er det lederne som har hatt dette privilegiet. Men er det ikke på tide med en liten omvurdering?

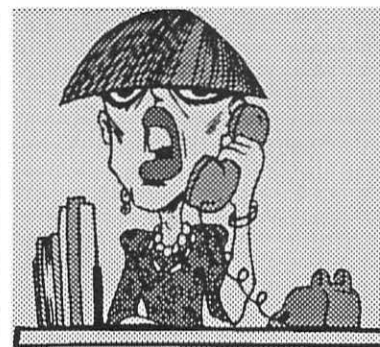
NYTT NUMMER!

Fra bedriftshelsetjenesten har vi fått inn en hyggelig beskjed som alle våre ansatte bør ta seg ad notam.

Bedriftshelsetjenesten har fått nytt telefonnummer og det er:

32 21 34 04

Det nye telefonnummeret gjelder umiddelbart.





DEBATT

ER VI MED I EN MENINGSFYLT ORGANISASJON?

En skal like andres meninger i sin avis!

Vi i redaksjonen føler at mange viktige emner bør tas opp til en skikkelig debatt, og stiller gjerne våre sider til rådighet.

Som levende deler av en spennende og til tider ombrust etat, kan meningene være både mange og delte.

Vi har bruk for dem alle, for det er forskjellene som skaper den "driven" som gjør at vi kommer oss fremover, og ikke blir stående på stedet hvil.

Som følgende to debattanter viser, så er det ikke alltid om å gjøre å være enige, men at viktige tema blir gjennomdiskutert og veid på en skikkelig måte.

Er du enig?
Uenig?
Eller er det noe annet du gjerne vil ta opp?

Kontakt oss!

Redaksjonen

"Statens vegvesen Buskerud har uklare mål og visjoner for sin virksomhet!" Jeg står fortsatt på min påstand, samtidig som jeg takker Hjelbak for hans klargjøring om organisasjonens oppbygging.

Det paradoksale er jo at vi har meget klare hovedmål og godt anvendelige styringsdokumenter for bedriften. Vi er gitt alt vi trenger for å være en meningsfull organisasjon. Likevel fungerer den ikke!

Den viktigste årsak til dette er ledelsessystemet, dernest måten bedriften er organisert på. Begge deler henger sammen i et håpløst foreldet system som har overlevd hittil bare fordi SVB er en statsbedrift.

Ledelse og organisasjon i SVB bygger på den gamle elitetenkningen om herskap og tjenere: Lederens funksjon er å "passe på" sine undersåtter i et oversiktlig båndsystem inndelt i fagområder og nivåer.

Erkjennelsen av denne elitetenkningen og kunstige fordeling av ansvar og oppgaver gjør at jeg stiller spørsmålet om vi er med i en meningsfull organisasjon.

I dagens Norge må det i enhver bedrift stilles spørsmål av grunnleggende karakter, om hvordan virksomhetsideen - eller bedriftens mål - skal nås på best mulig måte. Slike tanker er dessverre ikke aktuelle i vår bedrift. Mitt inntrykk er heller det at "her er alt perfekt". Vi sitter altså fastlåst i et mønster eller rituale hvor det produseres dokument etter dokument, fulgt av handling etter handling, uten reell betydning for de mål som er satt opp for bedriften. Hver avdeling, hver seksjon, ja, hver enkelt arbeidstaker er en øy for seg selv hvor arbeidet utføres etter egne, og noen ganger høyst private, innfall. Det er med andre ord ingen indre sammenheng i det som bedriften skal produsere.

Er det mulig å løse våre pålagte oppgaver på en bedre og mer tilfredsstillende måte, ikke minst med tanke på det publikum vi er satt til å tjene?

Kanskje det er nettopp her problemet ligger. Vi er så opptatte med oss selv at vi ikke ser vår egentlige oppgave; nemlig å tjene samfunnets interesser? For eget vedkommende er jeg overbevist om at det er fullt mulig, og helt nødvendig, å endre på vårt indre liv i SVB. Men det vil måtte rokke ved noen hjørnesteiner!

Jeg vil videre drøfte en del muligheter for endringer i organisasjonen.

Første nøkkelord er helhet.

Sektortenkning må erstattes av helhetstenkning. Den tradisjonelle inndelingen i planavdeling, driftsavdeling osv. må vike til fordel for en organisering i team som skal løse oppgaver ut fra de konkrete mål som er satt. De mål SVB har satt seg skal nås ut fra en samlet innsats hvor det er vi, alle ansatte, som har ansvaret for at målene nås. Et eksempel på å samle krefter til et hele er området "Høy trafiksikkerhet" hvor Plan, Drift og TK idag har et delt, men likevel felles arbeidsområde.

Andre nøkkelord er ansvarliggjorte medarbeidere.

Ansvarliggjorte medarbeidere erstatter linjeledelsessystemet. Behovet for mellomledere blir borte. Langt de fleste ansatte er høyt spesialiserte fagfolk som er fullt ut kapable til å ta ansvaret for sitt eget arbeide hvis de fikk lov. Et eksempel på ansvarliggjorte medarbeidere er å gi seksjonene/teamene ansvar for sine områder, og dermed frigjøre sjefene. I en organisasjon hvor de ansatte er ansvarliggjort ut fra de oppgaver som skal løses er det ikke lenger behov for ledere til å "passe på" at tingene blir gjort.



ER DETTE EN MENINGSFULL DEBATT?

I sitt første innlegg i Brobyggeren om ledelse og organisasjon i SvB, ba Janby om debatt. Etter å ha forsøkt å ta opp de trådene han hadde trukket ut i innlegget, er jeg nå i tvil om han egentlig ønsker debatt. Det ser heller ut for at han bare ønsker å bruke Brobyggeren til å presentere sine egne uklare og negative forestillinger om hvorledes vegvesenet fungerer. Det siste innlegget er like meget preget av generelle og lite underbygde påstander som de første, og Janby synes ikke interessert i å gå nærmere inn på hvor vår organisasjon etter hans mening svikter.

Jeg synes Brobyggerens lesere har krav på å få vite hva slags ledelsessystem Janby mener

vegvesenet bør legge seg til for å kunne ta igjen samfunnet som forlengst skal ha kjørt forbi oss. De fem punktene han presenterer er positive verdier for en organisasjon som alle kan være enige i, men som like godt kan brukes til å illustrere gode sider ved SvB som det motsatte. For at jeg skal kunne forstå hva problemene og forslagene går ut på må argumentasjonen bli mer konkret.

Det er knapt kjennetegn på en organisasjon som mener at "her er alt perfekt" at den til enhver tid har gående så mange organisasjonsutviklingsprosjekter at mange av dens beste medarbeidere som arbeider med dette ved siden av sine faste oppgaver, er ved grensen av sin yteevne. For tiden jobbes det

med Krøsusprosjektet, uttalelse til Hollerutvalgets innstilling, innføring av systematisk kvalitetssikring ved siden av kravene om videreutvikling av målstyringssystemet, årsplanarbeidet, og arbeidet med en ny handlingsplan for perioden 1994 - 97. Det er lite som tyder på at vi er på vei inn i en periode med reformpause.

Jeg utfordrer nå Janby til å konkretisere hvorledes han mener SvB som Statens veg- og trafikkadministrasjon i fylket skal organisere seg (med eller uten linjeledelse) for bedre å kunne mestre de utfordringene vi står overfor.

Gerhard Hjelbak

Tredje nøkkelord er kommunikasjon. Med dette menes en åpen, planlagt eller tilfeldig, kommunikasjon hvis hensikt er å løse oppgaver og få til målbare resultater. En helhetlig organisasjon, hvor oppgaven er å nå bestemte mål, kan bare eksistere hvis det er mulig for enhver å søke eller gi informasjon, til den en mener er rette vedkommende. Et eksempel på kommunikasjon er møter hvor reelle drøftinger/ avgjørelser tas av de som konkret arbeider med oppgavene.

Fjerde nøkkelord er læring. Læring er erfaring. Ansatte i alle ledd i SVB sitter inne med store kunnskaper om hvordan jobbene best kan løses, men det finnes intet åpent og trygt system som kan fange opp denne lærdom. All vekst og fremgang bygger på

læring. Linjeledelse og båtstenkning setter sperrer for nyvunnen kunnskap. Det finnes i dag ikke rom for å se, oppdage, erfare, lære nye ting i SVB. Et eksempel på læring er endring av prosedyrer, oppgaver og mål etter de erfaringer hver enkelt av oss gjør.

Femte nøkkelord er målbare mål. Hvilken vei skal vi gå når vi ikke vet hvor vi skal? Virksomhetsside og hovedmål må klargjøres i mål som kan gjelde i hverdagen, hvor den enkelte kan se sin innsats i den store sammenhengen. SVB har idag ikke noe slikt verktøy til å styre sin virksomhet, derfor er også våre handlinger et resultat av tilfeldigheter med den frustrasjon dette måtte gi på arbeidsplassen. Et eksempel på målbare mål kan uttrykkes i et parameter innenfor "God service": Gi korrekt

informasjon ved henvendelse fra publikum.

Jeg ser det fremdeles slik at samfunnet forøvrig forlengst har kjørt forbi SVB. Alt for lenge har vi lullet oss inn i den tro at vi er perfekte, uangripelige og urokkelige. Men EØS og Holler setter sin skrift tydelig på veggen: Vegvesenet er inne i en radikal omstilling!

Vi har nå en historisk sjanse til å endre vår organisasjon til å bli det perfekte verktøy for å løse dagens og morgendagens oppgaver. Er vi i Statens vegvesen Buskerud beredt til å ta imot det nye, og la det gamle fare? Endring er bare mulig hvis viljen er tilstede.

Einar Janby



Tore Wang gjenkjennes enklest ved lavtflyging nå for tiden. Vår lokale KRØSUS har det travelt nå, men fikk en liten pustepause her om dagen da en telefax landet på pulten hans. Der sto det at innføringen for KRØSUS har fått en ny og endelig D-dag; nemlig 1. mai 1994. Men alikevel - over hele landet er det mer enn 11.000 ansatte som skal settes inn i og kurses i det flunkende nye økonomistyringssystemet, og Tore skal bistå de Buskerud-ansatte.

KRØSUS FREMDELES I SVEVET

Mette S. Riseng

-Blir verden enklere med KRØSUS, Tore?

Lett flirende kikker han på meg.

-Tja, den som visste det. Jeg håper det. Mye er satt inn på at dette systemet skal løse endel problemer, og jeg tror faktisk at det er riktig. Imidlertid er jeg enig i det vedtaket som er fattet på sentralt hold - at man tok høyde for størrelsen på KRØSUS og valgte å ikke tvinge gjennom forandringer i denne størrelsesorden.

-Så for deg innebar ikke dette noen problemer?

-Nei, du vet, jeg har mitt å stri med rundt årsskiftet alikevel, det er jo vår mest hektiske periode, året sett under ett.

-Menfortell oss litt mer om dette systemet som alle har hørt om, men som kanskje kan være litt vanskelig å bli klok på. Er ikke dette voldsomt omfattende? Det virker som om det griper inn i alle deler og nærmest skal revolusjonere vegvesenet, var det hensikten?

-Nei, revolusjoner trenger vi ikke, men Statens vegvesen gjennomgår jo sine forandringer som alle andre bedrifter her i verden, og det KRØSUS egentlig er; et økonomistyringssystem - det trengte vi.

-Hva var galt med gamle PBR?

-Mye. PBR ble laget for 25 år siden og besto av separate deler som hadde lite eller ingenting med hverandre å gjøre. Idag er de aller fleste økonomistyringssystemer moduloppbygd, det vil si at de enkelte elementene kommuniserer med hverandre, og dette var det ikke lagt opp til i PBR. Noe som førte til at eventuelle endringer nærmest var umulige å få til, uten å måtte rette opp

manuelt i andre deler av systemet.

Tungvint, javisst, men dette var en av de viktigste kravene til et nytt system.

-Det må jo være tenkt andre funksjoner enn mulighetene for å rette gale eller uaktuelle tall?

-Javisst. Etaten har valgt å benytte målstyring som ledelsesverktøy, og for dette trengte man noe ganske annet enn PBR som ikke svarer til dette kravet. Videre vil KRØSUS sørge for et skille mellom forvaltning og produksjon, kostnader føres dit de hører hjemme umiddelbart, og vil føre til reduksjoner på en hel del sekkeposter. Den største fordel er alikevel at man kan på ethvert tidspunkt dokumentere resultater, konkurranseevne og produktivitet.

-Det høres jo forlokkende ut?

-Absolutt.

-Hva da med de ansatte? Kommer ingen til å bli overflødige ved innføringen av KRØSUS?

-NEI! Ingen kommer til å miste jobben sin på grunn av et nytt økonomistyringssystem. Det er under hele utviklingsprosessen jobbet tett sammen med organisasjonene, noe som burde virke betryggende. Det eneste som kan skje er at ansatte kan bli omplassert eller omskolert, men her vil vegvesenet ta ansvaret for nødvendig kompetanseoppbygging eller utdanning. Det er ingen som behøver å være redde for arbeidsplassen sin.

-Hva kommer de ansatte til å merke av KRØSUS?

-For det første kommer de til å komme på kurs, alle som en. Dernest vil de oppleve at de skjemaer og rapporter som de fyller ut i dag, vil endre utseende noe. Utover dette satser vi maksimalt på at ingen skal rammes av problemer, avslutter Tore Wang.



Pensjonistturen 1993: **POPULÆRT TILTAK FOR VELFERDSMIDLENE.**

Rolf Sandberg

Turen i år var for pensjonister i øvre del av fylket. Fra den tidlige morgen ble de 62 deltakerne hentet i Numedal og Hallingdal. På Gol vegstasjon ble kjøringa samordnet i to busser. Turen var tilgodesett med fint vær, og reisemålet var Vegmuseet og OL-anleggene på Lillehammer.

Det ble en lang tur over fjell og dal, men anleggssjef Tore Braaten sørget for aktuell informasjon underveis frem til Dokka, der det sto kaffe med nogo attåt klart. Her kom vegsjef Trygve Rognan med på turen og informerte om blant annet aktiviteter i vegvesenet, og om Norgeshistorien fra den tiden Olav den Hellige kristnet landet. På strekningen vi kjørte mellom Randsfjorden og Mjøsa hadde vikingene dratt en båt mange mil over land for å overliste en hedensk konge i Mjøstraktene.

Vel fremme ved Vegmuseet fikk vi en guidet omvisning. Buskerud har bidratt med mye til museet. En Dravn veghøvel, ei bru fra Gulhagen i Ål, og Engerodden skysstasjon fra Ådal, (sågar med egen Sperill) med vi



Hele gjengen på museumsbesøk.

Middagen ble servert på Fossekroa like ved Vegmuseet. Trygve Rognan sa under middagen at han var imponert over hvor spreke vegvesenets pensjonister var. De fleste var i en respektabel alder, med Torbjørn Slettemoen på 89

som eldste deltaker. Han er med på pensjonistturene hver gang de arrangeres. Forøvrig uttrykte Rognan glede over at så mange ektefeller var med på turen.

Reisen gikk så til OL-parken. Her ble det anledning til å se hoppbakkene fra hopptårnet. Telemarkstunet like overfor hoppbakken var òg særdeles severdig. Kort, pins og souvenirselgere hadde travle tider, OL-priser til tross. Men vi så ingen i vårt selskap som kjøpte gensere til 2.700,-.

Tiden går som vanlig utrolig fort på slike utflukter, og kursen måtte settes mot Gol igjen. Det ble sein kveld før alle var vel hjemme etter en fin tur med bra vær og et velredigert arrangement. Pensjonistene setter veldig pris på dette tiltaket. Ikke bare for den fine turen, men like artig er det å treffe tidligere arbeidskamerater og gjenoppfriske opplevelser fra gamle dager. Kontakten med etaten slik de opplevde det denne dagen setter de også stor pris på. Alt i alt et tiltak som er verdifullt for både etaten og pensjonistene.



Livets glade gutter på tur! Trygve Rognan, Torbjørn Slettemoen og Tore Braaten.



TIDENES BESTE VM!

Helgen 11. og 12 september var tilreisende vegvesenfolk samlet i høstvakre Drammensmarka der intensjonene var å finne landets beste Vegvesenansatte orienteringsløpere. Og for en festhelg det ble!

Mette S. Riseng

Vegvesenansatte fra alle Norges hjørner deltok i helgens VM, som det populært kalles. Den egentlige tittelen er Vegmesterskapet, men for å holde en viss profil på arrangementet tyr man helst til forkortelsen. På kontoret på Strømsø torg i Drammen har man stått på i ukevis for å forberede mesterskapet, med alle de problemer og gleder det innebærer. Tatt i betraktning at VM-general Geir Holm Gundersen og hans medhjelpere jobber full dag i tillegg, er det all grunn til å ta av seg hatten for arrangementet. For det hele ble en paradeforestilling.

Første løpsdag var lørdag, og om morgenen viste Drammensmarka seg fra sin gode side. Litt kaldt og med en frisk vind, men kledd i begynnende høstfarger. Og løperne var alle optimistiske foran dagens dyst; den individuelle konkurransen. Herrene kunne velge mellom flere løyper, fra 3,1

til 7,2 kilometer i total lengde. På den lengste distansen vant Ole-Andrè Helgaas fra Troms overlegent, mens 4,2 kilometer løypa som hadde desidert flest startende vant Wilfred Ånonsen fra Aust-Agder. For Buskerudløperne endte det hele med en 19. plass til Sæming Alvim foran Nils Harald Kraugerud på neste plass. Svein Olav Thorvik havnet på 32. plass, noe enkelte mente skyldtes at han løp med sekk. Vittige tunger forklarte at det antagelig bunnet i at han er redd for å miste "Drammens-pakka"...

For damene fra Buskerud, og da spesielt for Hanne Løver, ble det hele en paradetur gjennom skogen. Distansen hun løp var også på 4,2 kilometer, og hun kom inn på en svært overlegen førsteplass, hele 20 minutter før nummer to, og bare 30 sekunder etter Ånonsen. Hun ville altså tatt andrelassen i herreklassen! For Kristin Nævra ble det en trist



Ingen sure miner!

dag. I sitt første O-løp gikk det ikke som det skulle i skogen, hun skjønnte ikke dette med koder på postene, stemplet på feil post og ble diskvalifisert.

Men på tross av dette var det ingen sure miner, løperne dro tilbake til hotellet og avviklet sin festbankett etter at Thorvik hadde talt til forsamlingen, og Alvim briljert med selvkomponert solosang.

Søndagen opprant med enda bedre vær enn på lørdagen, og dette var stafettens dag. Om herrene skulle hatt noen grunn til å være misfornøyde med innsatsen på lørdag, så reiste de sannelig kjerringa denne dagen. Laget Alvim, Kraugerud og Gunbjørnsen havnet på en flott andre plass, bare slått av Aust-Agder på den 3 x 3 kilometer lange løypa. Jentelaget Jaren og Nævra løp 2 x 2,3 kilometer og kom på fjerde plass.

Etaten har all grunn til å være stolte av både løperne og arrangørene. De avviklet et Vegmestersskap som det var moro å delta i og, ikke minst, moro å se på!



Thorvik og Alvim er tydelig utålmodige etter å få satt i gang.



Kjøreopplæring med tanke på fremtiden

Av kjørelærer Tom Hansen Drammen

I disse dager er en rekke kjørelærere i Buskerud travelt opptatt med å avslutte et omfattende kurs i trafikkpedagogisk utviklingsarbeide. Kursets innhold og lengde tilsvarer kompetanseoppbygging som en halvårshenhet i høgskolesammenheng. Fem lærere fra OpelTeam Trafikkskole og Rygh Laupsa Trafikkskole i Drammen, samt en fra Trekanten Trafikkskole i Asker har dannet en prosjektgruppe som har valgt å satse på undervisning i landevegskjøring.

Prosjektet går ut fra ideen om å samordne teori og praksis i kjøreskolens undervisning om landevegskjøring. Samordning og integrering er de to viktigste stikkord for prosjektoppgaven. I praksis betyr dette at undervisningen organiseres slik at praktisk læring kommer før teori, slik at det elevene tilegner seg under kjøring skal bearbejdes og forsterkes i en påfølgende teoridel. Ved å følge denne arbeidsmåten i undervisningen kan elevene bygge på de erfaringer de selv har gjort. En slik integrering vil gi elevene en bedre innsikt og erfaring i å vurdere sine holdninger til bilkjøring.

Dette prosjektet er, spesielt i disse dager, svært interessant i trafikkpedagogisk sammenheng i søken etter å finne frem til de beste metoder i undervisning av vordende bilførere. Et av prosjektets mål er å: "Gi elevene mulighet for tilegning av gode og varige holdninger til bilkjøring". Dette gjøres blant annet ved å øke elevenes bevissthetsnivå ved å nytte kommenterende kjøring,



Foto: E. Janby. Morten Brekke, kjørelærer, ser positivt på ny metodikk for trafikkopplæring.

og å belyse bilkjøring som sosial ferdighet.

Vegkontoret i Buskerud har funnet prosjektet så interessant at det er gitt dispensasjon for å kunne utprøve og utvikle dette i sammenheng med den obligatoriske landevegskjøringen. Trafikkpedagog Einar Janby ved Trafikant- og kjøretøyavdelingen medvirker som observatør og ekstern evaluerer.

Prosjektgruppens talsmann, kjørelærer Tom Hansen ved OpelTeam Trafikkskole, gir til kjenne at det er stort behov for pedagogisk nytenkning i kjørelærerbransjen og hos myndighetene. Skal trafikkopplæring hevde seg som et selvstendig fag er alle nødt til å løfte i flokk for å kunne høyne nivået. Vårt prosjekt, sier han, er et lite bidrag i så måte, men har stor betydning for de lærerne som er involvert. Ikke minst med tanke på det vi ser kommer innenfor vår bransje i nær fremtid. Det er derfor nødvendig å satse offensivt for å kunne være tilstede når fremtiden kommer.

TRENGER DU TERMINALBRILLER?



Willy Bakken

Det viser seg at mange som har sin arbeidsplass foran en dataskjerm får behov for terminalbriller etter hvert. Verneleder Albert Skarstad opplyser at det ved rundskriv nr. 8/92 ble gitt nye retningslinjer for dekning av utgifter til slike briller. Men det kan synes som om retningslinjene er for dårlig kjent og for at alle skal få lik behandling, gjengir vi hovedtrekkene i rundskrivet. Søknadsskjemaet er forøvrig trykt på baksiden av rundskrivet.

Det aller første som skal gjøres, når en føler at en trenger terminalbriller, er å fylle ut et søknadsskjema som leveres arbeidsleder. Deretter vil verne-/helsetjenesten bli koblet inn for å foreta nødvendige vurderinger av arbeidsplassen og gjøre sine notater på søknadsskjemaet, sier Skarstad.

Deretter oppsøkes optiker, som vil foreta den nødvendige synskorreksjonen samt attestasjon på samme skjema. Helt til slutt anvises utlegget - og med nye terminalbriller skulle det være enkelt å kontrollere på lønns slippen at beløpet er utbetalt.

Omtalte søknadsskjema skal befinne seg på hver arbeidsplass, hvis ikke er det bare å kontakte med, sier Skarstad til slutt.



PIGG PÅ? - PIGG AV?

I vegdirektoratet har man gjennomarbeidet en kampanje som skal opplyse publikum om mulighetene for å kjøre piggfritt i vinter. Det viser seg år etter år at bilistene kjører på pigger uten å trenge det. De aller færreste av oss er belemret med slikt føre at pigger er nødvendig.

Mette S. Riseng

Hensikten med kampanjen er i år, som tidligere, å informere publikum slik at de får bedre kunnskaper med tanke på å gjøre et riktig valg av vinterdekk. Mottoet for vinterdekkkampanjen skal også i år rette seg mot bruk av piggfrie dekk, og vegdirektoratet kommer derfor med et forenklet budskap: **KJØR PIGGFRITT NÅR DU KAN.** Valgets kvaler, skissert i de to "PIGG PÅ? - PIGG AV?" skal sammen med motto danne hoveddrammen rundt den sentrale kampanjen, og kommer derfor til å gå igjen i det meste av materialet som er produsert sentralt.

Den store tanken bak er å fange oppmerksomheten til det store flertall av bilister som tross årvisse kampanjer fremdeles kjører rundt på piggdekk. Den siste piggdekkrapporten fra TØI fra årsskiftet 92-93 viser at så mange som 80% fremdeles benytter seg av piggdekk, og at oppgangen fra året før er så stor som 2%. Til sammenligning kjører bare litt over 7% på piggfrie vinterdekk, mens 13% ikke tar av sommerdekkene i det hele tatt... Vegdirektoratet ser derfor enhver nedgang i bruken av piggdekk som resultat av en vellykket kampanje.

Målgruppen er alle bilister i Norge, og det er ingen ensartet masse man satser på å nå. Derfor er tildels utradisjonelle metoder tatt i bruk for å nå så mange som mulig. Man har

satset mye på massekommunikasjon, det vil si gjennom aviser, radio, TV og blader, men også sett på mulighetene for å påvirke gjennom kjøreskoler, bil- og dekkbransjen, arenareklame og reklame på bensinstasjoner. I tillegg har man fått avtale på monitorreklame på Værnes, Gardermoen og Flesland flyplasser.

Vegdirektoratet har også innsett den påvirkningskraft som kjente fjes har, og satser på å få disse til å stå frem og formidle budskapet. Først og fremst gjennom TV og aviser gjennom å bruke nyhetstips, pressemeldinger og lignende.

Alle informasjon som skal produseres skal inneholde personlige innslag som bileiere umiddelbart fatter interesse for og kan kjenne seg igjen i. Dersom problemstillingene appellerer er sjansene større for at budskapet trenger igjennom, og at leseren vil ta seg tid til å lese de tørre fakta. For bilistene bør gjøres bevisste på at piggdekkene for eksempel ikke er særlig bra for miljøet. I Oslo-tunnelen hvirvles det hvert døgn opp halvannet tonn asfaltstøv. Hvor mye av dette puster bilistene inn daglig? Et annet problem er støy, for piggdekkene kan ikke akkurat beskyldes for å være støysvake. Av bekvemmelighetshensyn bør man derfor velge piggfritt.

Noe som bilistene merker lite til,

men som vi kjenner desto mer av, er hvordan piggbruken sliter på vegvesenets budsjetter. Store vegmidler må til for å reparere vegslitasjen hvert eneste år. For å få publikum til å forstå hvor viktig piggfritt er, er en mulighet å argumentere for at betydelige deler av skattebetalernes penger går med til å betale en utgift som kunne vært unngått i utgangspunktet.

Men mens vi venter spent på at de norske bilistene skal forstå dette, kan vi jo ta med en eksklusiv liten nyhet fra de piggfrie dekkshjemlandet Japan. I Japan er nemlig piggdekk forbudt, men forskere har jobbet med å utarbeide en pigg i gummi som ikke lager så voldsomme skader som metallpiggene gjør. Denne er laget av materiale av en slik forbindelse som gjør at piggen hardner til ved 0 grader og når sitt hardeste på - 5 grader. Dekkene med denne piggen er nå til utprøving i Sverige, og innad i Vegdirektoratet jobbes det aktivt med å få testet det i Norge også, helst i samarbeide med Teknologisk Institutt.

Det er bare å vente og se, men mens vi venter kan vi jo tenke oss om selv; trenger jeg piggdekk der jeg kjører, eller kan jeg kjøre piggfritt? Og hvis du i tillegg sprer budskapet blant venner og bekjente kan vi kanskje om noen år få råd til annet enn å flikke på nedslitte vegbaner også?



BUSTGAARDS BOBIL



Som de aller, aller fleste andre her i verden er Bustgaard levende opptatt av hva de "gale" svenskene holder på med, noe han deler med "Brobyggerens" redaksjon.

På en liten sviptur over kjølen fikk vi endelig beviser for at det definitivt er noe merkelig med vår søta bror. Som den observante og etterrettelige mann han er, hadde Bustgaard midlene for å fremskaffe hardtslående bevis.

I sin rykende ferske rapport fra metropolen Strømstad skriver han til sine landsmenn:

Gladmelding til SAAB-eiere!

Har du en SAAB? Da kan du få deg en billig bobil! Ta bort bagaselokket og monter bodelen. Da får du trapp opp i 2. etasje til soverommet.

På spørsmål om en kan håpe på en registrering av noe lignende her hjemme på bjerget, ønsker ikke Bustgaard å utstede noen garanti.



Blomster til de ansatte på biltilsynet!

På Lierstranda har de ansatte fått blomster fra vegdirektør Søfteland på grunn av sin store innsats i avviklingen av stempelordningen.

Brobyggerens redaksjon ønsker også å takke de ansatte, ikke bare på Lierstranda, men i hele fylket, for måten de taklet september måned's begivenheter på.

C

Massekorsbånd

Returadresse:
**Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret**
Postboks 2265 Strømsø
3003 DRAMMEN

50 år:

Jan Ingar Ødegård 24/9
Reidar Andersen 26/9

60 år:

Ragnvald Samuelsen 3/7
Harry Granbakken 6/7
Gulbrand Helgesplass 25/7
Arne Lia 19/8
Hans Ruistuen 1/9

*Brobyggeren gratulerer
hjerteligst med vel overstått.*

NYTILSETTINGER:

Vegmester Erling Evju, Ringerike
vegstasjon

Vi ønsker velkommen til oss.

PENSJONERTE:

Vegmester Ola Lislelid
Oppsynsmann Hans N. Bjåland
Formann Gunnar Hellen

*Vi takker for tro tjeneste og
ønsker alt godt som pensjonis-
ter.*

TAKK

Takk for oppmerksomheten i
anledning min 60 - års dag.
Gulbrand Helgesplass.

Takk for all oppmerksomhet i
anledning min 60 - års dag
Arne Lia.

Takk for oppmerksomheten ved
min 60 - års dag.
Liv Hansen.

Tusen takk til Vegvesenet,
biltilsynet og NFATF for sammen-
komsten med bløtkake, gaver og
blomster, ved min overgang til
pensjonist.

Ola Lislelid.

Takk for all oppmerksomhet i
anledning min 60-års dag.
Bjarne Bergom

Takk for oppmerksomheten i
forbindelse med min 50-års
dag.
Reidar Andersen



REDAKSJONEN
takker for innsendte
bidrag!

Frst for innsending av
bidrag til nr. 4/93 er
15. november.



Statens vegvesen
Buskerud