



Statens vegvesen
Buskerud

Brobyggeren

Nr. 3 - juli 1994 - 24. årgang





INNHold

- Side 2 Vegsjefen har ordet
- Side 3 Holmenkollstafetten
- Side 4 VTU - Janby orienterer
- Side 5 Grete Waitz-løpet
Rasteplasser og bobiler
- Side 6 Langs kongeveg
- Side 8 Vi er på bønn
- Side 9 PIARC
- Side 10 DNV - vil endre hverdagen
- Side 12 Kjøre- og hviletids
bestemmelsene
- Side 13 Musealt arbeide i etaten
- Side 14 Skitur
- Side 15 Nye bobilskilt
Enkle levereregler
Sykkelby-prosjektet
- Side 16 Arkivkonferansen
- Side 17 Førerkort på data
- Side 18 Portrettet: Geir Helgen
- Side 20 Om likestilling
- Side 21 Fotball - det er fali, det!
- Side 22 Vegstasjonen på Geilo
- Side 23 Leserinnlegg
Oktan
- Side 24 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:

Trykk-Service A/S
Drammen

Design og layout:

Mette S. Riseng

Opplag:

1.400 eksemplarer
Ettertrykk anbefales med
kildeangivelse

Forsidebilde:

Vegkontorets glade gjeng på tur!

Foto: A. Tovslid

Vegsjefen har ordet:

OM FORANDRING OG DET NYE VEGVESENET.

Forandring kan stå som hovedoppslag på mange områder av dagens samfunn. Så også i vegvesenet. Mens vi stadig er intenst opptatt med å komme på go' fot med «KRØSUS», er vi samtidig i full gang med «Det nye vegvesenet».

Stortingsmeldingen om nytt overordnet styringssystem for vegvesenet er omtalt annet sted i bladet og avklarer den politiske styringen og forholdet mellom politisk og administrativ styring. Den stiller også krav om at etaten skal organiseres med et klart skille under vegsjefen mellom forvaltning og produksjon og at produksjonsdelen må bevise sin effektivitet i konkurranse med privat virksomhet. Forøvrig er det opp til Vegvesenet selv å organisere virksomheten.

Vegdirektøren ønsker på dette grunnlag å følge opp med en større omorganisering av hele etaten slik at vi skal stå best mulig rustet til å møte fremtidens oppgaver og være best mulig tilpasset samfunnet rundt oss. En rekke arbeidsgrupper har vært i sving med dette og «Bardal-gruppens» innstilling for organisering av vegkontorene, er nå kommet. Innstillingene om organisering av Vegdirektoratet og om produksjonsvirksomheten ventes med det første. Det er klart at her vil det kunne bli store forandringer, så vel i utedriften som på vegkontoret. Hvilke forandringer vil ikke bli fastlagt før 1. juli. Etter en kort høringsrunde på Bardal-rapporten, vil Vegdirektøren da ta sin beslutning om de organisatoriske hovedtrekk som skal være felles i alle fylker. For den uttalelse som vi skal gi fra Vegvesenet i Buskerud, vil jeg legge stor vekt på at vi i tillegg til de krav som stilles i stortingsmeldingen, må ende opp med en

organisasjon som er mest mulig **enhetlig** både i forhold til våre oppgaver og fagmiljøene som skal løse dem, - og oversiktlig og lett tilgjengelig i forhold til publikum, kommuner og andre offentlige institusjoner. Det må være en organisasjon hvor vi kan videreføre og videreutvikle de beste av våre tradisjoner og som hjelper oss å se sammenhengen mellom vårt daglige virke og de overordnede mål for Vegvesenets virksomhet.

Da må vi også være enige om, - og ha som en daglig inspirasjon, - det som er den overordnede mening med vegvesenet. Vi bruker idag begrepet: «Statens vegvesen - For bedre transport». For «Det nye vegvesenet» trengs det et begrep som bedre dekker hele bredden av vår virksomhet og som også gir brukerne av våre tjenester et riktig bilde av hva vi står for. Vegdirektøren anser dette så viktig at han ber vegkontorene komme med innspill til et nytt begrep. Det er en utfordring som vi tar i mot og vil løse sammen med de tillitsvalgte.

FORANDRING er å gå inn i noe nytt og delvis også ukjent. Da **lærer** vi også nytt og utvikler oss både som organisasjon og som enkeltpersoner. Med de grundige utredninger som nå er gjort kan vi føle oss rimelig trygge på at vi vil velge riktig retning å gå i, og at «Det nye vegvesenet» også vil bli et bedre Vegvesen. Så la oss gå inn i den videre prosess med optimisme, pågangsmot og den tillit til oss sjøl at dette skal vi gjøre en skikkelig suksess av!

Noen ord fra Arnulf Øverland kan være nyttige å ha i bakhodet:

«Livet er forandring, Det folk som lever er et folk på vandring».



VÅRENS VAKRESTE EVENTYR 1994



Av: Per Helge Eggum
Foto: Sæming Alvim

Også i år fikk vi stablet på bena et lag til Holmenkollstafetten.

Et litt negativt ladet utsagn? Ja, men det føles slik for dem som prøver å få satt sammen et lag hvert år.

Kabalen går som regel ikke opp før dagen før start. Derfor blir det tungt å drive med i lengden.

Men, hva er det ikke folket går glipp av??

Sol, sommer, lettkledde ... og svette kropper. Et folkeliv av en annen verden. Og så denne litt sitrende følelsen i magen da. Den som absolutt setter en ekstra spiss på dagen.

Resultatmessig har vi ikke klart å nå opp mot «gullåret» 1990. Er litt usikker på hva dette skyldes, men det burde mane

Karl Espen Ødevarp

Per Olav Laukli

Svein Gilhuus

Olav Bakke

Ola Håvard Hole

Runar Sundal

Tore Westheim

Sæming Alvim

Helge Thorsby

Svein Martinsen

Bo Sten

Per Helge Eggum

Arne Weltzin

Arild Nyborg

Anlegg E-18

Plan

Eiendom

Maskin

Grunn

Anlegg Rv.11

Anlegg E-18

Plan

Anlegg Rv.11

Anlegg Rv.11

Anlegg

Maskin

Anlegg

Drift

oss til å legge ned litt mer trening i tiden som kommer.

Hva så med årets stafett? Vi forbedret oss med ca. 1min. fra i fjor da Arild Nyborg kastet sin brede brystkasse over mål på tiden 61,39 min. Gutta på laget gjorde en ypperlig innsats.

Vi havnet på plass nr.212 av vel 950 lag. Ingen dårlig prestasjon med minimalt med trening. Klart det er gøy å gjøre det bra, men det viktigste er tross alt å delta.

Flere burde få med seg denne morroa.

For livets glade gutter - og så videre.
GRATULERER MED INNSATSEN!





VTU - IKKE NOE SUPPERÅD



Mette S. Riseng

Veg- og trafikksikkerhetsutvalget (VTU) har gjennomgått en omorganisering og fra 1. mai i år tilligger sekretariatsfunksjonen Trafikant- og Kjøretøyavdelingen ved vegkontoret.

Nyorganiseringen ble gjort samtidig med at den tidligere sekretæren for utvalget, Torild Skaaden, gikk ut i fødselspermisjon.

Utvalget er opprettet som et underutvalg til fylkets Hovedutvalg for Samferdsel. Andre fylker har tilsvarende ordninger, og arbeidet som blir utrettet i disse gruppene er svært vidt spent. Felles for dem alle er at det er mennesket i trafikken som står i sentrum for arbeidet. Den nye sekretæren for utvalget er Einar Janby, og han forklarer dette:

- Det er jo gjerne slik at vi tar hensyn til alle aspekter under planlegging, bygging og vedlikehold av veger, men mennesket, eller brukeren, av vegen blir gjerne glemt bort i varierende grad. VTU har et ansvar for å synlig- og bevisstgjøre denne problematikken for forskjellige instanser.

Det er vel nesten ikke til å komme utenom at det er mye vegsaker det dreier

seg om i tillegg til dette.

- I Buskerud er VTU ankeinstans for saker som dreier seg om avkjøringer til riks- og fylkesveger, og i tillegg også til aksellaster. Men i hovedsak er det å gjøre trafikken tryggere og bedre for de som ferdes der vår hovedoppgave.

- Betyr ikke dette endel holdningsrettede kampanjer?

- Det er det vi satser på. Halvdelen av budsjettet vårt, totalt på 300.000, går til kursing av lærere i småskolen. Dette fordi vi ønsker å styrke trafikkbevisstheten allerede på et tidlig tidspunkt hos morgendagens trafikanter. Barna ferdes jo også på vegene til og fra skolen, og også i fritiden. Det å øke kunnskapsnivået hos disse så tidlig, har vi erfaringsmessig svært mye igjen for.

VTU's budsjetter rommer også midler til holdningskampanjer hos annet publikum. De som har vært på kino, har sikkert sett innslag om bruk av refleks og bilbelte, bare for å nevne noe. Trygg trafikk's



Trafikant- og kjøretøyavdelingen har tatt over sekretariatsfunksjonen for VTU. Den nye sekretæren er Einar Janby.

kampanjer blir også fulgt opp av VTU. Andre fylker har valgt å tillegge sine tilsvarende utvalg større vekt enn man har gjort her i Buskerud. Blant annet har man sett verdien av å påvirke ressurspersonell og beslutningstakere i offentlige instanser, og rett og slett bevisstgjøre disse.

Etter VTU's mening er det viktig å få satt søkelyset på brukergruppene «problemer» på et så tidlig tidspunkt som mulig, helst allerede i planleggingsfasen. - I et seminar som skal avholdes nå den 9. juni kommer vi til å få høre om det mye omtalte Borreprosjektet. VTU i Vestfold, forøvrig kalt FTU, satte mye inn på å bevisstgjøre én kommune; Borre (Horten), som en slags "forsøkskanin". Sekretæren for FTU Vestfold, Lars Øygard, kommer for å foredra om dette såkalte Borreprosjektet som har oppnådd svært gode resultat. Ellers har man for eksempel i Sør-Trøndelag lagt stor vekt på en årlig trafikksikkerhetsgjennomgang, noe som avvikles ved hjelp av befaringer til aktuelle «problemområder». Til slutt kommer FTU Østfolds sekretær Jørn Claudius, til å gå nærmere inn på de konsekvenser det har å involvere lokale krefter i trafikksikkerhetsarbeidet, avslutter Janby, som håper at seminaret skal bidra til å innhente erfaringer til bruk for VTU's videre arbeid.



VÅRENS VAKRESTE - FOR TREDJE ÅRET PÅ RAD



Ellen Bruusgaard

Og det er virkelig vakkert - alle disse flotte kvinnene i alle aldre og alle fasonger! Kvinnefelleskap på sitt sterkeste, med vakre Frognerparken som en varm ramme rundt dette fellesskapet.

Fra Statens vegvesen Buskerud stilte 43 i år - til sammenligning var det for to år siden 20 deltakere. En økning på over 100% i løpet av to år står det respekt av!

I år hadde vi «rykket» opp fra klassen jogge/gå til klassen kun jogging, og det fungerte meget bra. Vi var absolutt synlige i kvinnemylderet i hovedstaden, med like treningsdresser, orange luer, en «maskot» som lyste både foran og bak, på sidene og oppå. Og som forøvrig ble



43 spreke damer fra Buskerud stilte til start i årets Grete Waitz løp.
(Foto: Solbjørg Lien)

foreviget av Tønsberg blad og intervjuet inne på sjølve Bislett!

Og jentene løp og jogga og gikk. Spiste bananer og drakk saft etter løpet, spiste og drakk sterkere saker utover kvelden! Alle kom i mål, alle var fornøyde! Fra tribunen var det flere av oss som heiet medsøstre i mål - den ene i mer kreativt antrekk enn den andre. Her kunne en

velge mellom jordbærjenter, fyrtårjenter, gule sydvester, nonner, bruder - ja, det var i grunnen bare fantasien som satte grenser når det gjaldt antrekket! Kanskje noe å tenke på for oss til neste år også??? Så tusen takk til alle som var med og gjorde denne dagen til en fest - dette arrangementet sier mye om det gode fellesskapet vi har i Statens vegvesen Buskerud!

IKKE FORBUD MOT RASTEPLASSCAMPING



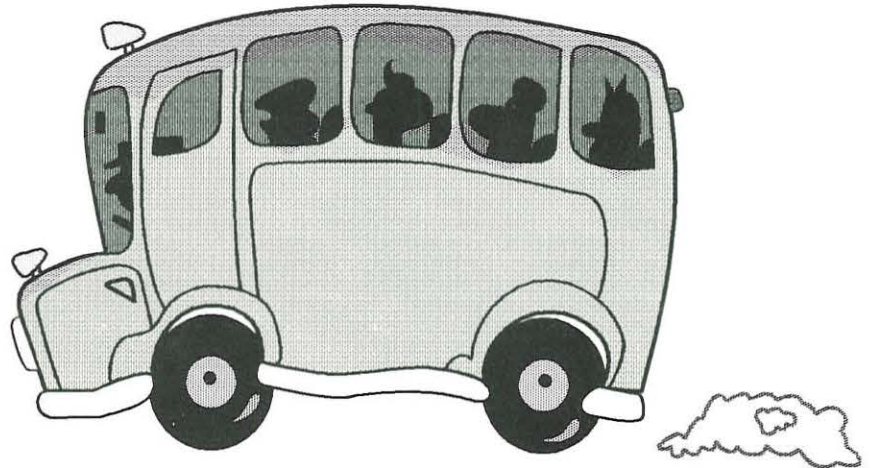
Willy Bakken

Mange mener at bobiler på rasteplasser om natten er et problem.

Vegdirektoratet vil imidlertid ikke innføre noe forbud mot slik overnatting. Den type forbud må håndheves av politiet, og etaten ønsker ikke turister velkommen til Norge med parkeringsgebyr på frontruta i løpet av natten,

I enkelte sterkt belastede områder, vil likevel Vegvesenet sette opp skilt som forteller turistene at overnatting på rasteplasser ikke er ønsket av miljøhensyn. Isteden vil det bli informert om nærliggende campingplasser.

Slike positive opplysninger har vist seg å ha like god effekt som forbudsskilting. De fleste steder vil det være bedre å ha bobilene på rasteplasser enn spredt langs



vegnettet på tilfeldige lommer, uten søppeldunker eller toalett.

Enkelte kommuner ønsker å innføre campingforbud på rasteplasser for å øke besøket på campingplassene. Vegdirektoratet mener imidlertid at kommunene ikke har hjemmel for å vedta slik regulering av «parkering med overnatting» på rasteplasser. Kommunene og reiselivsne-

ringen må heller satse på å tilby attraktive overnattingstilbud for bobilturistene. I noen områder kan kommunen se behovet for å innføre forbud mot camping i nærheten av vegen og rasteplassene for å unngå for store miljøproblemer. Slike forbud krever god kunngjøring og håndheving for å fungere. Rasteplassene kan da benyttes for å informere om at det er forbudt å campe utenfor vegen.



LANGS KONGEVEG



Oskar Gjestemoen

Vår lille reise starter i Krødsherad kommune i Buskerud fylke. Den ca. 4 mil lange innsjøen Krøderen (Krøwidiar, dvs. den krokete) bukker seg oppover dalen fra tettstedet Krøderen, forbi Noresund og opp til Gulsvik i Flå. Dikterprestene Jørgen Moe, Wilhelm C. Magelsen, Olaf P. Monrad og Anders Hovden har alle vært prester i Krødsherad og har gjort denne vakre bygda kjent over det ganske land.

Spesielt må nevnes presten Jørgen Moe som virket i Krødsherad fra 1853 til 1863. Han var bondesønn fra Hole, født 22. april 1813. Etter endte studier innehadde han mange lærerstillinger, blant annet var han lærer på Krigsskolen i tiden 1845 til 1853. Her underviste han i fagene norsk og religion.

Å forlate Jørgen Moe uten å ta med ett av hans dikt ville være utenkelig.

UNGBIRKEN

*En ungbirk stander ved fjorden og vannspeilet ganske nær.
Hvor stor og smukk er den vordende år jeg har boet her!
Nu løfter den hvite stammekronen fra bredden lav.
Men tro dog ei den vil brammeden vet ikke selv derav.*

*I Guds og i hver manns øyne den vokser fra dag til dag,
og kvistene som seg høynenu byder hver sangfugl tak.
Men birken undres derover: den kjenner slett ei sin rang.
Den bøyer mot vannets vover så ydmyk bladene hang.*

*Jusst dette kan den forlene skjønnhet for andre trær,
og lokker hen i dens grene all himlens vingede hær.
Just det, at den ikke tenker å løfte sin krone opp,
men stille kvistene senkergjør skyggende lun dens topp.*

*Hva kommer det av? - Den skueseg daglig i bølgens speil
ved siden av kratt og tuerog - skuer så deilig feil!
Ti alt som mot lysen riger den hever sin kronens stav,
den synes den nedad stiger og vokser seg mere lav.*

*Du deilige birk, du kjære, på deg vil jeg ofte se!
Gud give jeg måtte lære hva du meg så smukt kan te:
å vokse i eget øye nedad med hver en dag -
å krone og opphøye, det vorder da Herrens sag!*

For oss Hallinger er vel Fanitullen den mest kjente.

STI OG KLØVVEG

Før det ble fast bosetting i Krødsherad, Hallingdal og Hemsedal vet man at jegere og veidefolk fartet omkring i området. Vi vet ikke hvem de var, hvor de kom fra eller hvor de dro. Men alt tyder på at det var nettopp disse som til slutt slo seg ned og tok eiendom. For Krødsherads vedkommende skjedde dette antagelig i folkevandringstida, ca. år 300 - 600 e.k., og kanskje noe tidligere i Hallingdal; rundt den yngre jernalder - fra år 0 til år 300 e.k. Vegene i området var til å begynne med bare fotefer, men utviklet seg raskt fra kløvveger og drifteveger til oppkjørte slepeveger. Disse stiene eller kløvvegene lå som oftest litt opp i åssidene der det var tørrest. Dette skyldtes også at mange av de første gårdene lå litt oppi dalsidene. At vegene var bratte hadde lite å si, for folkene skulle jo bare gå eller ride der. Men det var av stor betydning at det var tørrlendt der vegen gikk.

Kløv- og ridevegene gjennom dalen ble også brukt som valfartsveger for folk som skulle til St. Tomaskirken på Filefjell. Her ble det holdt stor messe og marknad hvert år i begynnelsen av juli måned. Valfarten gikk opp gjennom Hallingdal, videre til

Hemsedal, Grøndalen, Mørekvam, Kljaaen-Grøndalsbotnen og opp gjennom Kyrkjeskaret.

Pilegrimer fór også gjennom dalen på sin vandring mot Nidaros. Pilegrimene spurte ikke etter den korteste eller letteste vegen, rett og slett fordi den hadde en religiøs betydning. Jo mer slit man utsatte seg for - jo mer verdifull var ferden som botstur. Ferdelsesvegen var et symbol på livets vandring mot evigheten. En vanlig lang dagsreise var på 50 km, og en liten dagsreise var på ca. 35 - 40 km.

Langs disse gamle vegene var det ofte mange små «offerplasser». I Krødsherad ble de kalt for «kastet» og i Hallingdal «verp». Verp kommer av det gammel-norske ordet å verpa - som betyr å kaste. Bakgrunnen for dette er at man brukte å kaste en pinne eller stein på disse plassene for å verne om seg selv og ferdelsesvegen. (Kfr. verpebakken, kastet og kastebakken.)

VEGLOV

Allerede i 1274 kom Magnus Lagabøters landslov som blant annet hadde en rekke bestemmelser om veg. Loven foreskrev at vegen skulle ha en viss standard, deriblant skulle den være ryddet for trær, busker, kratt og stein i en bredde av 8 alen. Groper skulle fylles med stein og jord. Bløte myrer skulle pålegges bar, risbunter og eventuelt kavlelages. Enkle bruere ble bygget og vadesteder tilrettelagt. Så det var da bøndernes ansvar å holde vegene vedlike, mens kontrollen med at vegene var ryddet brede nok foregikk ved at embedsmannen red midt etter vegen med et spyd på tvers over hesteryggen. I hver ende av spydet hang det en «vidjespenning». Ble disse revet av undervegs, var vegen ryddet for smal og den bonden som hadde ansvaret for vegstubben fikk beskjed om å gjøre jobben på nytt.



FANITULLEN

I hine hårde dage da ved øldrikk og svir hallingdølen's knivblad satt løst i hans slir,-
da kvinnene til gilde bar likskjorten med, hvori de kunne legge sin husbonde ned

sto der et blodig bryllup i Hemsedal etsteds hvor lek og dans var tystnet, og karene slo krets;
ti midt på gulvets tilje i den mannsagne ring stod to med dragne kniver
og ett belte spent omkring.

Og som utskårne støtter i hvilende ro står enda fire karer i kretsen om de to
De løfter tyrilysen mot det sorte bjelketak, hvor røkens hvirvler samles til et rugende lag.

Forgjeves tvenne kvinner med hyl trenger frem å bryte det faste gjerde der er stillet foran dem.
De kastes vredt tilbake av de muskelsterke menn, og spillemannen rolig går til kjellertrappen hen.

Nå skal han ned og tappe: ti den seirende mann kan saktens vel behøve å kysse bollens rand.
I beltespenning nappes de kun med blodets tap, så må vel åren fylles fra tønnetutens gap.

Men da han stod i kjelleren han så i et blålig skinn en sitte der på tønne og stemme felen sin.
Og karen holdt den omvendt tett opptil brystet klemt, og gav seg til å stryke så snart han hadde stemt.

Det var et spill som dugde; det klang som vred manns ord, som hugg av stålsatt bile
og som neveslag i bord.

Det jublet og det hulket i den skumle kjellerhall, da slåttens toner endte med et rungende mannefall.

Taus spillemannen lyttet til de mektige løp; det var som spillets hvirvler nedad ryggen ham krøp.
Så spurte han den annen «Hvor lærte du den slått?». Han svarte: «Det er det samme,
men minn deg den blott!»

Nå mannen ned seg lutet og etter tappen tok,- da så han hestehoven som takt mot tønne slo.
Han glemte rent å tappe, han sprang i stuen opp,- der løftet de fra gulvet den falne mannekropp.

Fanitullen kalles ennå den ville slått, og dølene den spiller, og spiller den godt.
Men lyder grumme toner under øldrikk og svir,
da løsner atter kniven i hallingdølen's slir.



Gammel kilometerstøtte langs Kongevegen ved Breivik i Krødsherad

FRA RIDE-/KLØVVEG TIL KJERREVEG

Tidligere lensherredømme opphørte i 1662 og det ble utnevnt amtsmenn. Buskerud ble eget amt i 1685. J.C.H. Wedel Jarlsberg var amtmann i Buskerud fra 1806 til 1814. Både han og hans kone hadde lagt sin elsk på Hallingdal og bygdefolket her. Behovet for bedre veg oppover Hallingdal oppdaget han raskt, og han arbeidet ivrig for å få bedre kjøreveg oppover i dalen. Da det i 1807 ble snakk om å bygge ny veg mellom Skien og Kongsberg, talte Wedel varmt for heller å bruke pengene på Hallingdalsvegen. «- hvis den kongelige kasse var i den tilstand at derav kunde bevilges til offentlige anlegg». Men naturligvis var det som så ofte ellers krig og dårlige tider. Alle ting har sin ende - så også kriger og i 1811 kom arbeidet i gang under ledelse av den 19 år gamle premierløytnant David Dietrichson. Bøndene hadde tidligere gitt uttrykk for at de ville delta i arbeidet, men det oppsto fort problemer. I 1818 ble 86 menn stevnet for retten fordi de ikke ville være med på arbeidet. De ble dømt til å ta igjen det forsømte pliktarbeidet. Planleggingen og arbeidsledelsen ble tilslutt for stor for Dietrichson alene og i 1818 fikk han en ansvarlig medarbeider i sersjant Danielson. Etter at vegen var ferdig til Gol, ble den bygget videre til Tuv i tiden 1825 til 1837.

Samme år startet byggingen av Kongevegen fra Tuv i Hemsedal til Sogn og Fjordane grense. Arbeidet på denne parsellen ble utført av statsmidler, og dermed overtok også staten vedlikeholdet. Denne gangen ble arbeidet ledet av kaptein Finne. Den samme Finne finner vi igjen som vegassistent i det nyopprettede Indredepartementet i 1846. Finne var en av de første som bragte med seg kaffen til Hemsedal. Det fortelles at han

ga en kone rå kaffe for at han skulle få seg noe varmt å drikke når han kom hjem om kvelden. Han glemte i farten noe svært vesentlig; kaffen måtte brennes først. Da Finne kom hjem på kvelden fikk han beskjed: «E ha kokt disse gryn og e kakke nepå mæ (jevnet med noe mel), men det vart kji nokonlein lell». Fyrstikkene kom også til Hemsedal på denne tiden.

(Fortsettes neste nummer.)

VI ER PÅ BÅNN

På bakgrunn av de tilstandene som råder på våre fylkesveger, har driftsavdelingen synliggjort dette ved å laget en oversikt som viser hva andre fylker har å rutte med til drift av sine fylkesveger. Selv om de ferskeste tallene som foreligger på landsbasis, er fra 1992, har ikke situasjonen forbedret seg i vårt fylke.

Det går den veien hønå sparker.

Når vi vet at trafikkbelastningen på riksvegene i Buskerud er 75 % større enn landsgjennomsnittet, og det samme trolig også gjelder for fylkesvegnettet, viser dette hvilken utvikling som nå skjer på fylkesvegene i Buskerud.

SAMMENLIGNBARE FYLKER

Oppland	forbruk pr km veg	kr. 50.753,-
Telemark	forbruk pr km veg	kr. 55.156,-
Akershus	forbruk pr km veg	kr. 81.692,-

Buskerud forbruk pr km veg kr. 34.538,-

I 1993 ble forbruket i vårt fylke redusert til kr. 22.833,- pr km veg!

Gjennomsnitt for hele landet kr. 44.851,-

LÆRERIK KONGRESS I ØSTERRIKE



Einar Ottesen

Statens vegvesen var godt representert på den internasjonale kongressen om vintervedlikehold, som ble arrangert i Seefeldt i mars i år. Her var alle fylker og Vegdirektoratet til stede. Fra Buskerud deltok Eivind Berge og undertegnede. Norge markerte seg meget godt, med egne «stands» både ute og inne. Forsvant nisselua under OL ?

At en del av deltagerne, deriblant to fra Buskerud, ikke hadde ordnet tilstrekkelig påmelding på forhånd, var en misforståelse, men gjorde enkelte urolige. Plastkortet reddet oss, og i skrivende stund har flere i etaten nylig skiftet fra sjekk til plast.

Etter en svak åpning, var vi med i kongressen. Her var foredrag og diskusjoner hele dagen.

Inne i messehallen var det blant annet en del nyvinninger innenfor isvarslere og nyheter innen styringssystemer. Videofilmen fra Vegdirektoratet om fjerning av rasfarlige partier med snø ved bruk av



Lett snøryddeutstyr var noe av det som ble demonstrert

dynamitt, (Sogn og Fjordane) var meget populært. «Utestand» var kanskje den mest interessante og det gode været satte «prikken over i-en». Norske produsenter markedsførte seg meget godt med god oppbakking av Vegdirektoratet. Her var produkter som saltoppløsningsspredere, friksjonsbil, tilhenger med isskrape/plog/børste og spredertstyr for salt. Unitfresen fra Øveraasen var også en av godbitene i dette selskapet.

Det ble arrangert freseprøver for ca 25 forskjellige fresere i en snødybde på ca 1 meter. Det var imponerende hvordan maskinene «spiste» seg innover. Her var fresere for alle forhold. Spørsmålet en stiller seg selv er: Lærte vi noe ? Selvfølgelig har vi det, og konklusjonen til representantene fra Buskerud er:

- * Lett utstyr til bruk på egne maskiner og biler bør vurderes. Lette ploger (300 kg) på lagsbiler ? Kan vi vedlikeholde enkelte gangveger. Kan vi rydde/ordne opp i mindre problemer med slikt utstyr? (kryss buss-skur/busslommer og gangveger)
- * Hengere for strøing til lette biler - punktstrøing høst og vår.
- * En imponerende brøytstikkutsetter som automatisk setter ned stikk og tar disse opp. Utstyret er montert på lastebil og behovet for mannskap er kun sjåføren.
- * Sosialt samvær med masse hyggelige mennesker fra nivå 1 til 4 !

Etatens folk er sterkt engasjert i vårt Vegvesen ! Diskusjonene utover kvelder og netter fortjener klokker som burde tatt langt mer hensyn til deltagerne og mindre hensyn til døgnet.



... likeså ulike varianter av stroutstyr



Stortingsmeldingen om Det nye Vegvesenet lagt fram:

VIL BETY FORANDRINGER FOR EN DEL ANSATTE



Willy Bakken

Fredag 6. mai la Regjeringen fram Stortingsmeldingen om «Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen». Etter planen skal meldingen behandles av de folkevalgte før sommerferien.

Bakgrunn for stortingsmeldingen

Bakgrunnen for denne Stortingsmeldingen, er Hollerutvalgets rapport om organiseringen av det framtidige Vegvesenet. Denne, sammen med høringsuttalelsene fra en rekke instanser i tillegg til Vegdirektoratets, danner grunnlag for innholdet i meldingen.

Her slås det fast en del viktige prinsipper:

- * Behov for god politisk styring
- * Behov for effektivitet
- * Et klart skille mellom produksjons- og forvaltningsoppgaver

Når det gjelder overordnet styring, sies det at:

- * Den politiske styringen av vegsektoren må i sterkere grad enn i dag knyttes til:
 - Vegruter og vegsystemer og virkninger av vegpolitikken.
 - Stamvegruter behandles for seg og styres sentralt
 - Øvrige riksveger fylkesvis
 - Lengre planperioder
 - Overordnede planer
 - Politikerne velger mellom strategier (Stortingets behandling av NVVP vil være valg mellom ulike strategier)
 - Vegvesenet lager handlingsplaner

Skille mellom produksjon og forvaltning

Den største endringen som vil skje, dersom Stortinget gir sin tilslutning til meldingen, er at det blir et organisatorisk skille mellom produksjon og forvaltning. Dette betyr at det ved hvert vegkontor skal opprettes en produksjonsenhet og en forvaltningsenhet. På mange områder sier det seg selv hva som hører inn under begrepene produksjon og forvaltning. Men enkelte oppgaver befinner seg pr. i dag i «gråsonen», og det arbeides nå med å få plassert disse i riktige båser. Også i Vegdirektoratet vil det bli opprettet en egen produksjonsenhet. Denne vil få som oppgave å samordne store enkeltprosjekter og omfattende prosjekter som går på tvers av fylkesgrensene.

Endrede arbeidsoppgaver

Omorganiseringen av etaten vil føre til at ikke alle finner igjen de jobbene de har i dagens Vegvesen. Men det som imidlertid alle skal være helt trygge på, og som Vegdirektøren flere ganger har understreket, er at ingen vil bli sagt opp.

De som sannsynligvis vil bli mest berørt av organisasjonsendringen, er de ansatte i utedriften og på vegkontoret. Her vil enkelte få nye arbeidsoppgaver, ved at de flyttes fra dagens vedlikeholdsoppgaver, til rene produksjonsoppdrag i Det nye vegvesenet. Dette vil bety at ved en vegstasjon vil de ansatte bli delt i to grupper - en som jobber kun med vedlikehold og en med produksjon. (anlegg) Med andre ord, noen må være forberedt på å få nye arbeidskamerater og nye ledere i framtida. For enkelte ansatte i produksjonsdelen, kan dette bety at arbeidsplassen i perioder kan befinne seg utenfor eget fylke. Som eksempler på slike situasjoner, er nevnt store anlegg og spesialjobber av forskjellig slag, slik som tunnel - og brubygging.

Hvor stor arbeidsstyrken skal være i de respektive fylkene innen de to kategoriene, er det ennå ikke tatt noe standpunkt

til. Fra starten vil den være som nå, men utviklingen framover vil avhenge av hvor godt vi klarer oss i konkurransen.

Ordningen med stillingshjempler avskaffes

Det er våre overordnede myndigheter som i dag bestemmer hvor mange ansatte det skal være i de enkelte fylkene, såkalte stillingshjempler. Det finnes imidlertid et unntak, de ansatte i vegarbeidsdriften. Her er det hvert enkelt fylke som selv avgjør hvor stor bemanningen skal være.

I Stortingsmeldingen som nå er lagt fram, foreslås det at systemet med stillingshjempler avskaffes, foreløpig som en prøveordning i tre år.

Det betyr at hvert enkelt vegkontor selv kan bestemme hvor mange ansatte det totalt er behov for å ha i fylket, ut fra kravet om å oppnå de mål og rammer som er fastsatt, men vil også bli stilt til ansvar for resultatene av utført arbeide og ressursinnsats.

Avdelingsledere fristilles

Organiseringen av Det nye Vegvesenet vil resultere i at nye stillinger må opprettes og enkelte vil forsvinne. Det legges derfor opp til at alle avdelingsledere vil bli fristilt, det vil si at stillingene lyses ledige og besettes på nytt. Denne ansettelses- prosessen er planlagt å være avsluttet i løpet av høsten.

Krav om økt effektivitet

Effektivitet er et sentralt begrep i Stortingsmeldingen, og her er ressursutnyttelsen en viktig faktor. Innenfor en fastlagt ramme, skal Vegdirektoratet avgjøre hvor ressursene skal benyttes. Dette må få betydning for de ansattes ansettelsesforhold, fordi det må lages et system for hvordan overføringene skal skje. Dette vil bli en forhandlingssak med tjenestemannsorganisasjonene, og det er mange spørsmål som må avklares før det



Vegdirektør Olav Softeland har satt 1. juli 1995 som frist for å ha den nye organisasjonsmodellen i vegvesenet på plass. (Foto: M. S. Riseng)

blir laget et system og et avtaleverk som ivaretar disse forholdene på en fullgod måte.

Produksjonsenheten

Antall ansatte som skal jobbe under produksjonsenheten er som nevnt ennå ikke bestemt. Størrelsen er avhengig av hvor mange oppdrag denne enheten får, og i hvilken grad den blir konkurransedyktig. Det vil bli utarbeidet retningslinjer og kriterier for hvordan ressursstyringen skal skje. Det er også foreslått muligheter for oppbygging av egedrift på områder hvor vi ikke har det i dag. Dette forutsetter imidlertid at vi kan dokumentere vår konkurranseevne. Som eksempler på slike spesialområder, er nevnt bygging av store bruer. Produksjonsenheten vil kunne bli tildelt oppdrag både etter konkurranse med private og uten konkurranse. Særlig på forberedende og kompletterende arbeider vil det siste være aktuelt. Det er ikke noe til hinder for at produksjonsenheten vil kunne leie inn underentreprenører på samme måte som de private gjør i dag.

Merkbare forandringer

I Stortingsmeldingen overlates det til Statens vegvesen selv å avgjøre hvordan vi vil organisere forvaltningsdelen vår. Det samme gjelder den mer detaljerte utformingen av produksjonssiden. Vegdirektøren har gitt klare signaler om at han ikke ønsker minimumsløsninger på dette området. Dette betyr det at han ønsker en grundig analyse av alle deler av vår organisasjon. Allerede nå har han slått fast at endringene vil bli så store at lederstillinger blir borte, og nye stillinger

må opprettes, både i Vegdirektoratet og på vegkontorene. Dette innebærer en gjennomgang av behovet for organisatoriske stillinger i Det nye Vegvesenet, og har således ikke noe å gjøre med den individuelle vurdering av den enkelte leder.

Biltilsynets oppgaver

Også Biltilsynet vil bli delt i en produksjons- og en forvaltningsdel. Produksjonsoppgavene vil for en vesentlig del utgjøre kontroll av kjøretøyparken, mens de øvrige oppgavene biltilsynet har, vil være forvaltning. For at ikke Biltilsynet skal «kontrollere seg selv», vil gokjenningsmyndigheten bli lagt hos Biltilsynssjefen. I praksis vil dette si at en bil blir kontrollert ved en stasjon, og at Biltilsynssjefen godkjenner kjøretøyet, dersom det tilfredsstillende krav som er satt. Det samme skjer dersom et kjøretøy skal avskiltes - personalet ved stasjonen kontrollerer og biltilsynssjefen fatter vedtaket om avskilting.

Tre likeverdige kontrollinstanser

I tillegg til Biltilsynet, kan også godkjente bilverksteder og bilorganisasjonenes testestasjoner foreta kontroll av kjøretøyene. Publikum kan selv velge hvem de vil benytte, ut fra hvem som har det beste tilbudet. I dette ligger ikke bare pris, men tilgjengelighet, åpningstider, service, kvalifikasjoner mv. Det bil altså en åpen konkurranse i markedet under samme betingelser. Ordningen med at Biltilsynet skal kontrollere og godkjenne private bilverksteder, blir dermed borte. Heretter vil det være Biltilsynssjefens stab som vil utføre stikkprøvekontroller, for å sjekke kvaliteten på de ordinære kontrollene. Det gjelder alle tre kategorier kontrollinstanser.

Bardalutvalgets innstilling

Som før nevnt, vil Det nye Vegvesenet også føre til endringer av Vegkontorets organisasjon. Et eget utvalg, «Bardalutvalget», har hatt i oppdrag å komme med forslag til hvordan dette best bør løses. Denne innstillingen er nå lagt fram for Vegdirektoratet. Hovedpoenget i

rapporten er å organisere og skille myndighet og produksjon på en hensiktsmessig måte, i tråd med den framlagte Stortingsmeldingen.

På flere områder har gruppen delt seg i et flertall og mindretall. Det er imidlertid enighet om at funksjonen som ass.vegsjef ikke blir å finne i den nye organisasjonen. Det er også enighet om at all anleggsvirksomhet og «tunge» vedlikeholdsoppgaver legges til produksjonsavdelingen. Et flertall i utvalget vil også legge maskinavdelingen, unntatt driftsbygninger, og alle planleggbare vedlikeholdsoppgaver til samme avdeling, nemlig produksjon.

Et mindretall vil beholde større deler av det trafikkrettede vedlikeholdet på myndighetssiden, likeså deler av maskinavdelingen. Når det gjelder biltilsynets plassering i den nye organisasjonen, og utvalget også her delt i et flertall og et mindretall. Flertallet ønsker å beholde biltilsynet som egen fugavdeling, slik som i dag, mens mindretallet ønsker å slå biltilsynet sammen med deler av dagens driftsavdeling til en egen trafikkavdeling.

I forhold til dagens organisasjon deles Planavd. og Driftsavd. på tre av de foreslåtte nye avelinger. Anleggsavd. i to, mens Biltilsynet og Adm. bare får mindre endringer.

Organisasjonsendringen av vegkontoret vil bli drøftet på et vegsjefmøte 10. juni, der de respektive vegsjefer får anledning til å komme med synspunkter på «Bardalutvalgets» innstilling. Innen 20. juni skal vegkontorene ha avgitt skriftlig tilbakemelding til Vegdirektoratet, og 1. juli vil vegdirektøren ha tatt en beslutning på hvordan «De nye vegkontorene» skal organiseres.

Framdrift

Dersom det går som planlagt, at Stortinget får behandlet Stortingsmeldingen før sommerferien, er meningen å få stablet den nye organisasjonen «på beina» innen 1. juli 1995. I dag svever det sært mange «baller i lufta» og mange spørsmål står ubesvart. Den sentrale ledelsen er imidlertid svært opptatt av at den oppsatte tidsplanen skal følges.



FARTSSKRIVER FOR GUD OG HVERMANN?

EØS-avtalen ble som kjent iverksatt fra 1. januar 1994. På kjøretøysiden innebærer EØS-avtalen en rekke endringer både i forbindelse med tekniske krav til kjøretøy og endringer av bestemmelser om bruk av kjøretøy. En av de bestemmelsene som direkte vil berøre flere i Statens vegvesen er de nye bestemmelsene om kjøre-/hviletider. Jeg skal i det etterfølgende gi en oversikt over hovedinnholdet i de nye kjøre-/hviletidsbestemmelsene.



Per Kr. Rotherud

Som vel de fleste i etaten kjenner til hadde vi i perioden 1. februar 1972 og frem til 1. januar i år kjøre- og hviletidsregler for de tyngste grupper av kjøretøyer. Disse forskriftene gjalt imidlertid bare for lastebil og kombinert bil med totalvekt for 16 tonn og mer, og for vogntog med totalvekt på 20 tonn eller mer. EØS-reglene har mange likhetspunkter med våre tidligere kjøre- og hviletidsregler, men er vesentlig utvidet i forhold til disse.

Formålet med kjøre- og hviletidsbestemmelsene er både å gi like konkurransevilkår, sikre gode arbeidstidsforhold for sjåførene og ivareta trafiksikkerheten. I de nye bestemmelsene er det derfor også arbeidsgivers ansvar at bestemmelsene overholdes.

Hvem gjelder reglene for?

I prinsippet gjelder forskriftene for alle motorvogner medregnet tilhenger som har en totalvekt på mer enn 3,5 tonn og som normalt brukes til person- eller godstransport på offentlig veg. En rekke bruksområder er imidlertid unntatt fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Jeg skal her bare nevne noen få av unntakene fra bestemmelsene:

- * Kjøretøyer for ikke-kommersiell transport av gods for privat bruk.
- * Kjøretøyer som brukes til person transport og som er utstyrt for transport av høyst 9 personer medregnet fører.
- * Kjøretøyer der høyeste fart ikke overstiger 30 kilometer pr. time.
- * Kjøretøyer som brukes i forbin-

- delse med katastrofer eller redningsoperasjoner.
- * Kjøretøyer som brukes i forbindelse med vedlikehold og tilsyn med vegger.
- * Kjøretøyer som brukes til person transport og som er konstruert og utstyrt for transport av høyst 12 personer medregnet fører.

Til forskjell fra tidligere forskrifter, er det nå i hovedsak bruken av kjøretøyet som er avgjørende for om kjøre- og hviletidsforskriftene gjelder eller ikke. Dette betyr at ett og samme kjøretøy dels kan brukes slik at det er underlagt bestemmelsene og dels ikke. Som eksempel kan nevnes:

En lastebil brukes i en periode til brøyting av offentlig veg. Lastebilen vil da i forbindelse med denne jobben være unntatt fra forskriftene (kommer inn under unntaket vedlikehold av veg), men brukes lastebilen senere til henting av f.eks. salt eller grus, vil det bli å anse som transport og kjøre- og hviletidsbestemmelsene vil gjelde fullt ut for dette oppdraget og lastebilen må ha montert fartsskriver.

En annen ting å merke seg er at det generelle unntaket for kjøretøyer med største tillatte totalvekt mindre enn 3,5 tonn er inklusive tilhenger. Har vi f.eks. en varebil med totalvekt på 2 800 kilo og denne trekker en tilhenger med vekt på 750 kilo så vil totalvekten være på 3 550 kilo og kjøre- og hviletidsbestemmelsen vil gjelde. Noe å merke seg!

Hvilke regler gjelder?

Omfattes bruken av ett kjøretøy av kjøre- og hviletidsbestemmelsene gjelder følgende:

Kjøretøyet skal ha EU-godkjent fartsskriver til registrering av kjørestrekning, kjøretøyetets hastighet, kjøretid og andre arbeids- og hvileperioder.

Sjåføren skal overholde reglene om kjøretider, pauser og hviletider slik som angitt i tabellen nedenfor.

Sjåføren er videre ansvarlig for å påføre de nødvendige data på diagramskiven, slik som navn, kjennemerke, sted, dato og kilometerstand. Diagramskiver for innværende uke og for siste dag i foregående uke skal føreren ha med seg. Arbeidsgiveren skal påse at fartsskriveren fungerer og brukes riktig. Videre skal arbeidsgiveren levere til føreren tilstrekkelig antall diagramskiver.

Foretaket skal organisere førerens arbeid slik at bestemmelsene kan overholdes, samt i minst ett år oppbevare brukte diagramskiver i god orden.

Bestemmelsene krever at fartsskriveren både er av godkjent type og er montert, godkjent og plombert av et godkjenningssverksted. Det vil si at alle eiere av kjøretøy med fartsskriver og de kjøretøyer som nå skal ha fartsskriver må, om bruken av kjøretøyet kommer inn under disse forskriftene, henvende seg til et godkjent monteringsverksted for fartsskriverer for montering/kontroll og plombering.

Kontrollomfang og reaksjoner:

Norge er pålagt å gjennomføre et bestemt antall kjøre- og hviletidskontroller, både

(Fortsettes side 22)

FREM FRA GLEMSELEN

Nå skal det børstes støv av gamle veger og veganlegg i fylket. Etter initiativ fra vegdirektoratet starter nå arbeidet opp med å registrere verneverdige veger og veganlegg rundt om det ganske land.



Willy Bakken

Startskuddet for dette arbeidet i vårt fylke, gikk ved at det ble holdt et møte på Sole Hotell der inviterte fra kommunene, museer, historielag og andre innen «bransjen» var invitert. I tillegg var også samtlige vegmestere og maskinoppsynsmenn fra egen etat til stede. Også kollegaer fra Vestfold, Akershus og Telemark var representert.

Hensikten med å samle så vidt spekter av mennesker utenfra etaten, er at vi ønsker bistand fra flere hold i dette arbeidet, sier Eivind Berge, som er museumsansvarlig i vårt fylke.

På møtet var første post på programmet en orientering fra Nils G. Brekke, om det arbeidet som er gjort i Hordaland på dette området.

Nils Nonås fra Vegmuseet, fortok en grundig gjennomgang om hvordan



Gjestemoen, Nonås og Berge demonstrerer en vidjespenning. Bruken av denne foregikk ved at en rytter holdt et sverd på tvers over hesteryggen med en vidjespenning hengende i hver ende. Ble denne revet av, var vegen ryddet for smalt.



Eksempel på gammel bru.

registreringsarbeidet skal gjennomføres i praksis og kom med nyttige råd og tips til forsamlingen om dette.

I vårt fylke er det vel vegmester Oskar Gjestemoen som er kommet lengst når det gjelder å ha oversikt over gamle veger, bruer o.l. i sitt distrikt.

Også han tok forsamlingen med på en historisk reise, på den gamle Kongevegen fra Nore-sund og oppover i Hallingdal.

Berge kan videre fortelle

at det forestående registreringsarbeidet er lagt opp slik at det er den respektive vegmester som er den lokale representant, og ansvarlig for arbeidet i sitt distrikt. Vegmesteren vil, sammen med folk med spesielle lokalkunnskaper, sørge for at veger og innretninger i tilknytning til disse, blir registrert. Til dette arbeidet er det utarbeidet egne skjemaer som må fylles ut. Utgangspunktet er at det er veger som er bygget før århundreskiftet som skal registreres og dette skal være unnagjort i løpet av to år, sier Berge.

I vårt fylke finnes det mange gamle veger på forskjellige steder, slik at det ikke er noen fare for at vi ikke skal få nok å henge fingrene i når det gjelder det museale arbeidet i tida som kommer, sier Berge til slutt.



VÅRENS HVITESTE EVENTYR



Sæming Alvim

Ja, det var det vi i bedriftsidrettslaget hadde invitert til med skituren Finse - Krækkja - Haugastøl. Den ble enda hvitere fordi været slo til 100% og hvite, solhungrige vegvesenkropper kom fram fra vinterdvalen.

Onsdag før «Himmelspretten» dro vi avsted etter jobben. Reisen oppover med middagsstopp på Bromma, gikk greit fram til Haugastøl. Vi hadde god tid til skifting til skitøy og alle ble etter hvert samlet her før togavgang.

Vel framme på Finse ble vi fordelt rundt i den nye soveromsfløya på Finshytta, kjempefine rom. Etter en avslappende stund i peisestua krøp vi til køys. På en del rom gikk «sagbruka» ganske jevnt, men er vi på tur, så er vi ikke sur!

Neste dag, blank, skyfri himmel med noen minusgrader, strålende skiføre.

Etter en bedre frokost og skismøring gikk turen over Finsevann mot Krækkja. Vi hadde Hardangerjøkelen som nærmeste nabo i sør-vest.

Masse lemen i fjellet, de var lette å få øye på der de smatt rundt på snøen. Etter hvert måtte vi lette på antrekket, shortsene kom på og hvite «Blendabein» kom fram, noen kastet også T-trøia etter hvert og solfaktor 15 var obligatorisk.

Det var utrolig lett å gå, vi ruslet og pratet, stoppet og så oss rundt på Sør-Norges hvite tak og syntes at livet var bra.

Vi fant oss en bar kolle hvor nista skulle tas. Her ble nyingen tent opp med medbrakt tyrived og «Kaffe-Lars» ble fylt opp med medbrakt vann, pøsepakkene sprettet og pølsene stekt, vi fant ut at livet var herlig der vi lå/satt rundt i

lyngen.

Vi kom ned til Finsbergvannet hvor det var fangstfolk som bodde for ca. 6000 år siden. Ei bratt kneik opp og siste motbakke var over.

Liv N. ble veldig overrasket da Knut plutselig skled opp på siden av henne på Dragøyfjorden, ja, ja denne kjærligheten. Vi rundet neset i sør-enden av Dragøyfjorden og der lå Krækkjahytta, full stopp. Nå ble annonserte overraskelse servert, hvitvin i høye stettglass. Dette falt i smak for tørste ganer, er vi på tur så er vi på tur, det sosiale skal være i høysetet.

Det var en blid gjeng med vegvesenfolk som kom fram til Krækkja hvor vi ble ønsket velkommen av Kjell Slåtten. Rom ble fordelt, dusjing, en kald «rødbrus» i hytteveggen, herlig.

3-retters middag smakte godt, kaffe tok vi i peisestua. Stemningen steg, sangbøkene kom fram og det ble etter vært dans etter vegvesenets «blanda kor» med hjelp fra «Oppegårdagutta». Ny natt med «sagbruk» for noen flere.

Neste dag var været fortsatt like fint. Det gikk lett over Store-Krækkja og Ørteren mot Monsebuheia. Her ble lagbildet tatt med Lægereidvannet og rv 7 som bakgrunn.

Noen ville gå til Tuva turisthytte, andre slappet av og spiste nista i sola, men alle gikk opp på Monsebunnet ca. 1400 m.o.h. Herfra går det en lang utforkjøring ned til Ørterdalen, bra gikk det med alle sammen. Hjemturen gikk greit for alle sammen, og vi er enige om at dette var det «Hvite Eventyret».

UT PÅ TUR MED «SMÅGODT» PÅ LUR, ER VI ALDRI SUR, VI I BEDRIFTSIDRETTSLAGET, ELLER HUR!



Sommerlig antrekk på strålende underlag

NYE BOBILSKILT



Willy Bakken

Her i landet innføres det nå, som en prøveordning, to nye skilt. Det ene skiltet viser plasser hvor bobiler, campingvogner og busser kan tømme toalettavfall. Det andre viser campingplasser spesielt beregnet for bobiler. - Skiltet for toalettavfall er spesielt for Norge. Det finnes nemlig ikke noe internasjonalt symbol for dette. Etter spørslsen etter et slikt skilt har imidlertid vært stor, og Vegvesenet regner med at de fleste raskt vil lære hva skiltet betyr. oppsetting av skilt må suppleres med annen informasjon på raste- eller campingplassene. Det er fortsatt få mottaksanlegg for toalettavfall og turistene kan



ikke bare kjøre rundt i håp om å få se et skilt når toalett-tanken er full. Skiltet for bobilplasser skal vise steder som har oppstillingsplasser spesielt tilrettelagt for bobiler. Overing. Einar Ottesen ved driftsavdelingen, opplyser at vi her i fylket nå er i gang med å registrere hvor det er etablert



tømmeanlegg for bobiler og at skilt for disse vil være på plass om kort tid. Han kan videre fortelle at enkelte av anleggene som er registrert, beklageligvis er svært lite brukervennlige. Her vil ikke bli satt opp skilt før forholdene er blitt utbedret og anlegget fått en tilfredsstillende standard, sier han.

SYKKELDIKT TIL VEGSJEFEN

(Fra Tante reisende Mac's visdomssamling)

Hvis du kommer igjen, må du si ifra hvor du går. Hvis du kommer igjen, må du si ifra når du har kommet. Hvis du går uten å si ifra, så kom likevel igjen. Hvis du sier ifra, men bestemmer deg for ikke å gå, må du si ifra når du har bestemt deg for å være. Gå ikke for langt. Beregn at du skal ha krefter igjen til resten av arbeidsdagen. Hvis du beregner å være tilbake før lunsj, kan du la matpakken ligge på kontoret. Husk; det er ingen skam å snu hvis du angret på at du har gått. Du kan sitte trygt her til du hadde beregnet å være tilbake. Hvis du går før du kommer om morgenen, kan du likevel komme før du går om ettermiddagen. Hvis du kommer og går i ett sett, er det ingen vits å si fra, - du regnes da for å være gått.

(puh!)

Vegsjefen fikk forleden i oppgave å dele ut førstepremien i logokonkurransen til prosjektet "Sykkelbyen Drammen", sammen med byens ordfører og representanter for pressen og prosjektgruppa. Ungene som vant den flotte prisen på hele 15.000 kroner hadde som takk laget to sykkeldikt-samlinger; en til vegsjef og en til ordfører. Redaksjonen er stolte av å kunne presentere et utsnitt av diktsamlingen, kalt

Sykkeldikt

Jeg syklet nedover Storgata på min lille sykkel,
men jeg stoppet brått og sa;
"Tenk på stakkars pappa, da,
han har jo ingen sykkel, men kjører både til og fra!"

Jeg syklet hjem og så i pungen
der var det ganske mange penger
nok til sykkel med alt en trenger.
Nå sykler jeg ei alene mer, for nå er det pappa og meg du ser!



REGIONAL ARKIVKONFERANSE I BUSKERUD

I tiden 19. til 21. april arrangerte vi i Buskerud regional arkivkonferanse for fylkene Oppland, Hedmark, Østfold, Akershus, Vestfold, Aust-Agder, Telemark og Oslo. Dessuten deltok arkivlederen i Vegdirektoratet, Vigdis Tenold.



Aud L. Tveit

Første gang man arrangerte regional konferanse for arkivpersonalet var i 1986 og da var Hedmark vertsfylke. I 1988 var vi i Vestfold, i 1990 i Oppland og i 1992 i Østfold. I år var det altså vår tur. Disse konferansene ble dratt igang fordi arkivpersonalet er en liten gruppe ved hvert vegkontor, og vi følte trang til å komme sammen for å diskutere problemer som stadig dukker opp. Det har i mange år vært arrangert konferanser for arkivlederne sentralt, men det var ønskelig at flere av arkivarene skulle få delta. Vi har jo en felles arkivnøkkel for Vegdirektoratet og vegkontorene, og det er nyttig å utveksle erfaringer om bruken av denne.

Konferansen ble arrangert på Quality hotell i Drammen, og vi var ialt 38 deltakere. Programmet var satt opp i samarbeid med opplæringskonsulenten vår, Ellen Bruusgaard. Anleggssjef Tore Braaten åpnet konferansen for oss og ønsket velkommen til Buskerud. Siden gikk det slag i slag. Vigdis hadde et bra innlegg om SVEIS. Det er det nye arkivsystemet som skal innføres fra 1995. SVEIS står for Statens vegvesens Informasjons- og Saksbehandlersystem. Vigdis er prosjektleder for dette og er godt orientert. Hun påstår at SVEIS blir større enn KRØSUS, så en kan bli ganske engstelig. Heldigvis skal det kjøres pilot i Vegdirektoratet og Troms, så vi får håpe at de verste barnesykdommene er luket bort innen vi andre får det. Nå kjenner vi dessuten hverandre så godt at det er greit å ringe til hverandre for å få hjelp. Det gikk jo greit da vi innførte det datasystemet vi bruker nå. Da var vi så



Vigdis Tenold orienterer om SVEIS

heldige å ha besøk av folk fra Vestfold i 2 dager for å hjelpe oss i gang. I forveien hadde det også vært endel kursvirksomhet. Vi får håpe at det går like greit med SVEIS. Spennende skal det ihvertfall bli. Vi hadde også innslag om arkivutdanning, om arkivaren og offentlighetsloven, om samarbeid saksbehandler/arkiv, om arkivpleie og avlevering og så videre. Om kveldene var det middag og hyggelig samvær. Dessverre var det ganske så over-booket på Quality hotell, men alle fikk da en seng tilslutt. Middagen dro

også ut ganske lenge den første kvelden. Dagen etter skulle visstnok det forsømt tas igjen, for da var servicen og maten adskillig bedre.

Men etter 3 dager var det ugjenkallelig slutt og det var takk for denne gangen. Vi i Buskerud fikk godord og vakre blomster som takk for arrangementet. Og om to år er det Akershus som skal i ilden som vertsfylke. Vi gleder oss allerede. Da har vi vel også fått noen erfaringer med SVEIS som vi kan dele med hverandre.



Takk for denne gangen! Vår egen Aud Laurenz Tveit mottok blomster av Vigdis Tenold på Buskeruds vegne.

FØRERKORT PÅ DATA

Epoken med førerkort som produseres ved hjelp av «førerkortmaskinen» er nå slutt. Også på dette området har datateknologien tatt over. Fotomaskinen er erstattet av et videokamera, og hele førerkortframstillingen styres ved hjelp av noen tastetrykk på PC'n.



Willy Bakken

Dette innebærer at kundene har det nye førerkortet i lomma i løpet av en - to - tre.

«Førerkortgjengen» ved biltilsyns-stasjonen i Drammen har nå benyttet det nye systemet et par måneders tid, og synes det nye utstyret er greit å jobbe med.

Det har riktignok tidvis vært en del problemer med bildekvaliteten , og generelt synes de den er for dårlig. Det gamle utstyret var mye bedre i så måte, sier de.

Årsaken til at bildene ikke blir så gode som vi skulle ønske, er at Vegdirektoratet har valgt utstyr som er relativt rimelig - og kvaliteten på det en kjøper, står som bekjent i forhold til det en betaler, sier stasjonssjef Erik Lysenstøen.

-Men det er ikke bare vi ved stasjonen her i Drammen som ikke er fullt ut fornøyd - jeg vet også at andre stasjoner sliter med de samme tekniske problemene.

Hovedsaken er at gjenkjenningen av førerkortinnehaveren er tilfredsstillende, blir det sagt på sentralt hold.

Det største fordelen med den nye produksjonsprosessen er at en nå slipper å omgås kjemikalier under framkallingen, noe som har vært en ulempe tidligere.

I tillegg til en mer effektiv og rasjonell produksjon, har en også fått en miljømessig gevinst. Og det er jo viktig i våre dager.

Samtlige stasjoner i fylket har nå tatt i bruk den nye førerkortframstillingen.



De nye førerkortene blir nå laget ved hjelp av video og datamaskin - en langt mer miljøvennlig prosess enn tidligere.



Kåre Stuvstad med den pensjonerte førerkortmaskinen



768 HENVENDELSER PÅ EN DAG!



Willy Bakken

Andre påskedag svarte Geilo vegstasjon på 768 henvendelser fra publikum om veg- og føreforholdene på fjellovergangene i fylket. Det var rekord for sesongen. Fra oktober i fjor til mai i år, er det registrert total 10.956 oppringninger med spørsmål om tilstanden på vegene over fjellet. I gjennomsnitt blir dette 45 telefoner pr. dag. I forhold til forrige sesong, økte antall forespørsler med ca 1800, men det er et stykke igjen til rekorden som er fra 1991/92. Da ringte over 18.000 Geilo vegstasjon for å få veginformasjon. Fra oktober til og med mai måned, er det Geilo vegstasjon som har ansvaret for å formidle veginformasjon fra Buskerud. Foruten å betjene henvendelser fra publikum, vidreforhandler stasjonen meldinger blant annet til den sentrale Vegmeldingssentralen, NRK Buskerud, lokale nærradiostasjoner og vegstasjoner i nabofylker. Informasjonen gjelder rv 7 over Hardangervidda, rv 40 Dagalifjell, rv 50 Hol - Aurland og rv 52 over Hemsedalsfjellet. Sentralen er også oppdatert om forholdene på E 11 over Fillefjell og E 16 Haukelid. Den er betjent på hverdager fra kl. 05.30 til 22.00 og i helgene fra kl. 06.30 til kl. 20.00.

Det er tre ansatte i hel stilling og en i 25 % stilling som sørger for at omverdenen holdes ajour med tingenes tilstand i Buskerud i vinterhalvåret. Etter det vi har grunn til å tro, går disse nå roligere tilstander i møte, i hvert fall når det gjelder snøstormer og stengte fjelloverganger. Men ingenting varer evig



Dagsrekorden for antall henvendelser på en dag, var 768. Sonja Bekkestad Lysåker (t.v.) og Birgit Grevsgard sørget for at publikum fikk den ønskede informasjon. (Foto: P. Bjerkeli)

(fortsettelse fra side 12)

kontroller på landevegen og kontroller i transportbedriftene. Landevegskontrollene vil bli foretatt både av politi og biltilsyn, mens det bare er biltilsynet som skal foreta kontroller i bedriftene.

I vårt fylke skal biltilsynet i 1994 gjennomføre 6.000 kjøre- og hviletidskontroller på landevegen og 3.800 kontroller i bedriftene. Det er i hovedsak biltilsynsstasjonene som innen sitt distrikt er ansvarlige for bedriftskontrollen, men for å lette og rasjonalisere arbeidet, er det ved TK-avdelingen opprettet en arbeidsgruppe som skal foreslå opplegg til bedriftskontrollen og sentralt utføre analysearbeidet av

diagramskivene. Gruppen består av 1. konsulent S. Stenvik, inspektør Arne Neby og inspektør Gunnar Grette.

Det blir utarbeidet sentrale retningslinjer for reaksjoner ved brudd på bestemmelsene, men det er nå helt klart at reaksjonene vil bli vesentlig strengere enn før, og være tilnærmet like både for politi og biltilsyn. Reaksjonene vil være informasjon og utbedring på stedet. Ved alvorligere brudd på bestemmelsene vil anmeldelse til politiet med påfølgende bøtelegging bli praktisert - i svært alvorlige tilfeller også krav om førerkortbeslag. Som tidligere nevnt er bedriftenes ansvar utvidet. Ved alvorlig brudd på oppfølging og organisering av arbeidet kan

også bedriftene bli bøtelagt. Fra andre land kjenner vi til at bøtesatsen for bedrifter faktisk kan gå opp i femsifrede beløp.

Opplæring

TK-avdelingen har gjennomført omfattende opplæring for ansatte i biltilsynet i de nye kjøre- og hviletidsforskriftene, både for endel av kontorpersonelet og for teknisk personale. I alt 26 personer har fått opplæring. Biltilsynets personal skulle derfor være godt rustet til å ta fatt på kontrolloppgavene både på landeveg og i bedriftene, og selvfølgelig vil biltilsynet og arbeidsgruppen bistå med informasjon både til eksterne og interne brukergrupper. TK-avdelingen vil kunne være behjelpelig med å organisere dette.

Leserinnelegg:

KONTORTILSATTE VED BILTILSYNET - UNIFORMERING AV DISSE

Et lite hjertesukk fra en ansatt i Biltilsynet om våre uniformer.

Det er alle tiders å vite hva en skal ha på seg når en går på jobb, men uniformen tar ikke hensyn til alle - dessverre. Noen er store, noen er små, noen er unge, noen er eldre og noen midt i mellom. Noen er slanke, noen er runde, noen har stor byste, noen har mindre. Noen har brede skuldre, noen har smale, kort sagt, vi er veldig forskjellige !

Da dette hjertesukk:

Går det ikke an å lage en uniform som er mer «regulerbar» ? Og hvorfor har vi nå

fått nytt stoff i uniformene ? Ved bestilling av ny bukse (den gamle er utslitt) så må vi også ha ny vest, som igjen er forandret i fasongen, slik at den tidligere størrelsen vi hadde, er blitt for liten. Altså må vi returnere og bestille på nytt ! Og hvorfor er det trange skjørtet blitt smalere, og hvorfor er buksene blitt kortere i livet ? Hvorfor er det da ikke sendt ut nytt måleskjema, slik at vi kan bestille noe som passer ? Tenk på hvor mange ergrelser som kunne ha vært unngått !

Hvorfor har vi fått hvite bluser ? Vi er

mørke, vi er lyse, vi er grå, vi er rødhåret, kort sagt alle farger. Hvilken fargeekspert har bestemt at vi skal ha hvite bluser ?

Er det ingen som vet at om vinteren er vi bleke ? Hvorfor skal den hvite blusen gjøre oss enda blekere ?

Til slutt: Tusen, tusen takk for at vi har «fått» uniformer !

Men ta dette lille hjertesukk til ettertanke, vær så snill, det er dessverre alt for mange som mener det samme !

Karin Bye

Biltilsynet Hønefoss

HULL I VEGEN ?

Det er spennende tider for oss vegfanter. Hva Stortinget vedtar er en ting - neste fase blir den interne organisasjonsprosess i etaten.

Vi får håpe at den organisasjon vi til sist ender opp med, ikke bare er et produkt av teoretiske konsulentutredninger, men at det blir en organisasjon som foruten å være troverdig utad, også innad framstår som rasjonell og hensiktsmessig. Mange av våre arbeidsoppgaver er små og høyt utviklede spesialiteter, som krever nærhet til alle sider av oppgavene. Nå har vi også for alvor begynt å føle KRØSUS «på kroppen».

Selv om mange av de nye tingene er bra, så er det fortsatt for mye som halter. Det gikk som vi fryktet - det var slett ikke et ferdig system som kom til oss 1. mai. (Onde tunger hevder at det bare var «KRØSUS-genseren» som var ferdig da !)

Og når går vi og venter på resultatrapporter. Problemet er bare at datamaskinen er for liten til at de som har behov for slike rapporter, kan sette seg ned ved sin PC og be om utskrift. Selv om mange tidlig var skeptiske, var det få som trodde at «Kroner og Øre Sløses Uten Styring» til de grader skulle bli en sannhet !

Men - hold ut ! Forbedringspotensialet er stort - og etatens kloke hoder fikser nok biffen når de slipper til !

Med teleløsningen bak oss for i år, er det kanskje tid for en oppsummering ?

Riksvegene har klart seg bra - og i de tilfellene hvor det har vist seg å være svakheter, har de lokale «medisinmenn» vært på plass med medisin og plaster til rett tid. Fylkesvegene har blitt brutt ytterligere ned. Noen presseoppslag har det vært - og situasjonen er tydeligvis ikke bra.

Det har denne spalten forutsett for lenge siden - og en ting er sikkert: Med de bevilgningene vi har nå, kommer det til å bli flere og fetere overskrifter for hver vår som kommer.

Nedbrytningsmekanismene er velkjente og veldokumenterte - problemet er at standarden på mange av fylkesvegene

våre, nå er så dårlig at etablerte metoder for objektive beskrivelser av tilstanden, ikke «går så langt ned» !

De som tror at vegfanter bare farer med tomt snakk når de advarer mot lave vedlikeholdsbevilgninger, kan bare ta en titt på de vegsløfene som har blitt lagt ned de siste 10 - 20 årene.

Parallellen til lille Jens er åpenbar: Den som ikke pusser og stiller tennene sine, får besøk av Karius og Baktus - med hull som resultat. Overført til fylkesvegene våre:

Det er rimeligere å holde seg med tannkrem og tannbørste nå, enn å måtte gå til tannlegen for plombering av alle hullene etterpå !

Oktan.



C

Massekorsbånd

Returadresse:
Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret
Postboks 2265 Strømsø
3003 DRAMMEN

50 år:

Arne N. Storeskar	21/4
Engebret Turhus	28/4
Harald Haare	14/5
Vigdis Pedersen	24/5
Ove Hegna	4/6
Anne Berit Somby	8/6

60 år:

Kjell Egil Moen	20/5
Kåre Stuvstad	7/6
Anne-Berit Løvereide	24/6

Brobyggeren gratulerer hjerteligst med vel overstått.

Takk

Takk for alle oppmerksomhet i anledning min 50 års dag.

Engebret Turhus.

Takk for all oppmerksomhet i anledning min 50 års dag.

Arne Nils Storeskar.

Takk for all oppmerksomhet i anledning min 50 års dag.

Tor Reiersgård.

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 50 års dag.

Harald Haare.

Takk for oppmerksomheten ved min 60 års dag.

En spesiell takk til skilt- og merkeavd. Ringerike.

Kjell Egil Moen.

Tusen takk for alle gaver og all oppmerksomhet i anledning min 50 års dag.

Vigdis Pedersen.

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 60 års dag.

Kåre Stuvstad

Takk for godt samarbeid kjære arbeidskolleger.

Einar K. Merli

Nytilsetninger:

Avd.ing. Raymond Bredo Larsen,
Planavd.

Kontr.ing. Reidar Hermond Haugen,
Anleggsavd.
Avd.ing Kirstine Laukli, Anleggsavd.

Vi ønsker velkommen til oss.

Sluttet:

Avd.ing Karsten Einar Merli,
Eiendomsseksj.
Avd.ing Randi Braathen, Planavd.

Vi takker for innsatsen i Vegvesenet og ønsker lykke til med nye oppgaver.

Pensjonerte:

Ole E. Svingen	1/1-94
Anders Øvrebo	1/4-94
Eivind Gauteplass	1/5-94
Ragnar Amundsen	1/5-94

Vi takker for innsatsen og ønsker alt godt i den nye tilværelsen.

EGIL SANDANBRÅTEN TIL MINNE

Med Egil Sandanbråtens plutselige dødsfall ble et langt liv i Vegvesenets tjeneste brått og uventet avsluttet. For alle kom dette som et sjokk.

At Egil i noen år var preget av sviktende helse, var noe vi alle hadde registrert og bekymret oss for. At det skulle ta en slik vending, var likevel uventet for alle.

Som kollega og venn gjennom nesten 30 år, hadde vil lært hverandre godt å kjenne, også på det personlige plan.

Vi delte noen av våre bekymringer og gleder med hverandre. En kaffekopp var alltid på bordet når jeg kom innom på besøk. Han hadde omsorg for andre.



Omsorg og rettferdighet var typisk for Egil. Dette fulgte ham hele livet.

Egil hadde ansvar for oppsyn og arbeidsledelse på mange prosjekter, fra Snarum på rv 280 i øst, til Hallingskarvet på rv 50 i vest. Men det var på rv 7 han hadde

de fleste oppgavene. Han var lett å be, og hadde aldri innvendinger om vegen mellom hjem og arbeidssted mange ganger ble lang. han var lojal mot den etat han var ansatt i, og selv om vi var gode venner, respekterte Egil alltid at vi var satt til å ha ulikt ansvar i vår hverdag.

Etaten, og da spesielt anleggsavdelingen, har mistet en av sine trofaste med-arbeidere og jeg har mistet en støtte i mitt daglige arbeid. Tankene går imidlertid til Marit og barna som har lidd et uerstattelig tap.

Jeg lyser fred over Egil Sandanbråtens minne.

Gunnar Gran