

BRO~ BYGGEREN



Nr. 2

Juli 1977

7. Årg.



BRO ~ BYGGEREN



Organ for Buskerud vegvesen

Redaktør:

Willy Bakken.

Redaksjonsutvalg:

Runar Bakke

Erik Lysenstøen

Hans Jacob Gisholt

Albert Skarstad

Oscar Løen

Utgiver og redaksjonens
adresse:

Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2,
3000 Drammen.

Opplag: 1200 Eksp.

Trykk: Trykk-Service A/S,
Drammen.

Forsiden:

Et sikkert sommertegn:

Merkemaskinen har vært her.

Foto: W.B.

I N N H O L D

Side

- 3 Redaktøren har ordet.
- 5 Hovedutvalget for samferdsel.
- 6 Trafikksikkerhetstil-takene gir resultater.
- 8 Full fres.
- 12 Høyfjellets helter.
- 15 Soga om Svein Den Store.
- 19 Ferister.
- 21 Velferdsmidlene er for-delt.
- 22 Sekretariatet.
- 25 Den individuelle be-driftsidretten og kon-kurransmomentet.
- 27 Arbeidsmiljøloven.
- 29 Hyttenytt.
- 30 Rygging, det er fali, det.
- 32 NVP II.
- 34 Nok en tungveker.
- 37 Retningsviseren.
- 40 Driftssjefkonferansen.
- 42 Vi planter trær.
- 45 Kryssord.
- 46 Kryssordløsning.
- 47 Våre medarbeidere.

REDAKTØREN



HAR
ORDET

Tilsattes adgang til verkstedene etter arbeidstid har vært diskutert fram og tilbake her i fylket i lengre tid.

I dag finnes en ordning for de som arbeider ved verkstedene. De har én hobbykveld i uka hvor de kan utføre arbeide på egne kjøretøyer.

Imidlertid er det flere innen vegvesenet med samme behovet som verkstedpersonalet, og det er således blitt rettet forespørsler om ikke denne ordning kan gjennomføres for alle grupper ansatte.

Til nå er det ikke blitt gitt noe svar på disse henvendelsene. Behovet for å få reparere og vedlikeholde egne kjøretøyer er ikke noe spesielt Buskerud-fenomen.

Nei, det har vært et så alment ønske at Vegdirektoratet har laget generelle retningslinjer for bruk av verksteder etter arbeidstid.

Og her står det ingenting om at det bare er verkstedfolk som skal ha adgang.

Tvert i mot. I brev av 15. september 1976 fra Vegdirektoratet står det bl.a.:

"Ordningen er et betydelig trivselsmoment som anses gunstig for arbeidsforholdene og dermed miljøet i etaten".

Videre står det:

"Vegdirektoratet mener at alle tiltak som kan bedre bilparkens standard bør støttes, spesielt når det i dette tilfelle kan skje uten å påføre det offentlige nevneverdige utgifter".

Det skulle således være ganske klart hvordan Vegdirektoratets syn er på denne saken.

Brobyggeren har brakt i erfaring at maskinavdelingen og maskinoppsynsmennene nå har diskutert "problemet". Imidlertid synes det som det er tildels sterk motstand også blant maskinoppsynsmennene mot å foreta noen endring av det eksisterende opplegget.

Av de momenter som trekkes fram mot å foreta noen endring, er at verktøy og utstyr kan bli beskadiget eller forsvinne hvis ukyndige skal bruke det. Derfor forlanges det at det må være en verkstedkyndig tilstede på hobbykveldene, og da fortrinnsvis en av de ansatte.

Dette tror man kan bli vanskelig å få gjennomført. En tviler sterkt på at noen av verkstedfolkene er villige til å være tilstede på hobbykveldene.

Brobyggeren tror at disse problemene er overdimensjonert.

Det primære behovet er å få tak over hodet og tilgang til en jekk eller bukk.

De som driver med reparasjon på hobbybasis har som regel litt håndverktøy selv, og noenlunde peiling på fram og bak på en skrutrekker.

Flere fylker har i noen tid gitt samtlige ansatte tilgang til en hobbykveld i uka. Erfaringer disse sitter inne med, tilsier at det ikke skulle være noen spesiell grunn til å utsette denne saken lenger.

Det er vel noe for pessimistisk å si at hobbykveld for alle ansatte i vegvesenet ikke lar seg gjennomføre før en har prøvd i praksis hvordan det virker.

Hvis det viser seg at det ikke går som forutsatt er det sikkert fullt mulig å ta hobbykvelden opp til ny vurdering.

SISTE:

Idet Brobyggeren skal gå i trykken får vi vite at det nå skal være kommet istand en ordning slik at alle kan få tilgang til en hobbykveld i uka.

Hva ordningen i detalj går ut på, er ikke kjent enda, men saken skal behandles på førstkommende SU møte. Etter dette møtet er det således ventet en avklaring, og en nærmere redegjørelse vil da bli gitt.

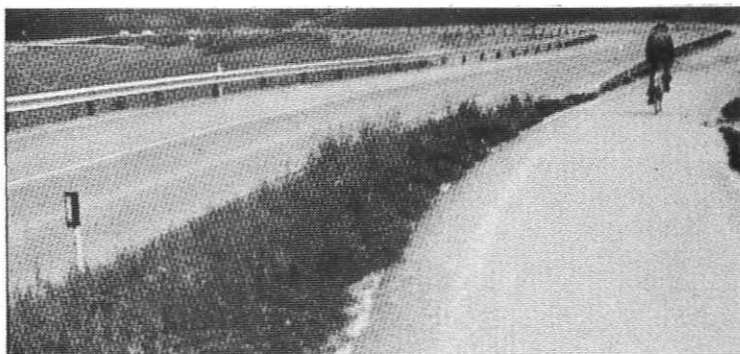
Hovedutvalget for samferdsel

Av overing. Bjørn Dietrichs

Som det kanskje er kjent er det i Buskerud fylke opprettet et utvalg som er kalt Hovedutvalget for Samferdsel. Dette utvalget skal blant annet ta seg av trafikksikkerhetsarbeidet i fylket, og som sekretariat for dette arbeidet fungerer vegkontorets trafikkseksjon. Arbeidet forutsettes lagt opp i tråd med intensjonene i Stortingsinnstilling S nr. 12 (1976 - 77) om organisering av trafikksikkerhetsarbeidet.

I denne innstillingen heter det blant annet om vegkontorets engasjement at det er naturlig å legge sekretærfunksjonen til fylkenes vegkontorer. Ordningen gir sekretariatet den nødvendige tilknytning til det viktige sikkerhetsarbeidet som utføres i vegkontoret. Det siktes her blant annet til arbeidet med trafikkregulering, vegbygging og utbedring, omlegg av gang- og sykkelveger, anlegg av busslommer og rekkverk etc.

Departementet mener at vegkontorene i instruksform bør tillegges ansvaret for å ivareta sekretariatsfunksjonen for trafikksikkerhetsorganer i fylket. Dette innebærer blant annet koordinering av de ulike etaters virksomhet på området.



Bygging av gang- og sykkelveger er en viktig del av trafikksikkerhetstiltakene.

For å få kontakt med kommunene innkalte Hovedutvalget for Samferdsel representanter fra hver kommune til et møte i fylkeshuset 25. april. Formannen i Hovedutvalget, Helge Øieren, innledet om utvalgets arbeid. Undertegnede orienterte om det arbeid som gjøres på trafikksikkerhetssiden ved vegkontoret, og om problemer med randbebyggelse og ulykkesnivået på blant annet kommunale veger. H.J.Gisholt ga en oversikt over de trafikkskilt som vi og kommunene har mest problemer med og hvordan kommunene burde takle disse problemene, og direktør Borgen, fra Trygg Trafikk ga en informasjon om denne organisasjonen. Og midt i det hele viste vi filmen vi hadde leiet fra Holland om trafikk-løsninger i byen Delft, som vi også viste på vegkontoret.

Vi tror det var et nyttig møte. Vi fikk orientert kommunene, ble bedre kjent med trafikkrådene og fikk også en del opplysninger som kan komme til nytte i det videre trafikksikkerhetsarbeid.

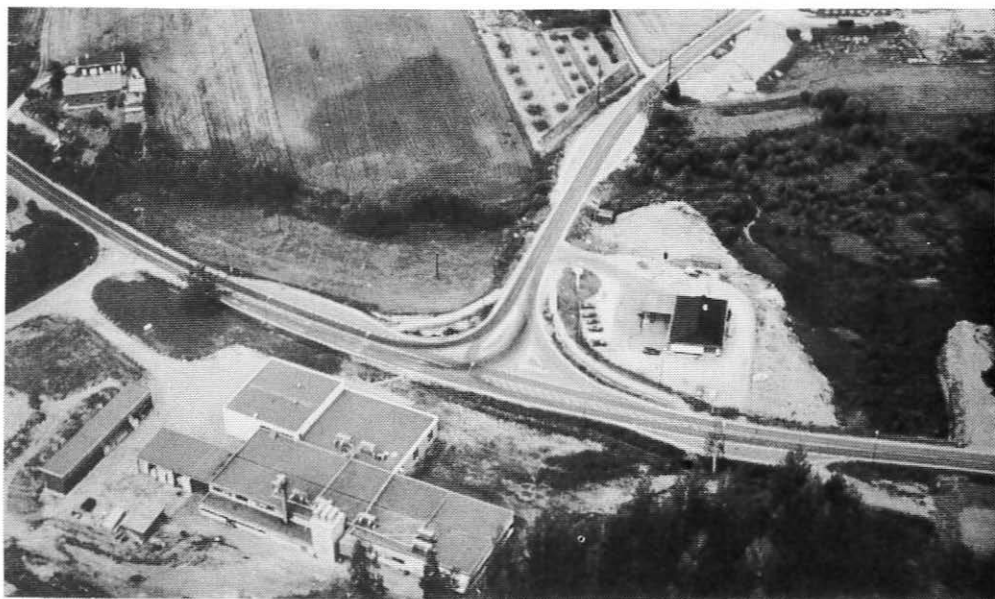
Trafikksikkerhetstiltakene gir resultater

Av overing. Bjørn Dietrichs

Det er sikkert kjent blant de fleste at vi fra 1968 får tilsendt samtlige politiregistrerte ulykker i fylket. Disse blir plottet inn på flyfoto ved trafikkseksjonen, slik at vi til en hver tid har oversikt hvor ulykkene skjer på riksvegnettet. Enkelte steder blir det opphopninger av ulykker, og da studerer vi disse punktene nøyer. Vi får utlevert samtlige saksdokumenter for hver ulykke hos politiet, systematiserer materialet og prøver å finne ut hva som kan gjøres. Etter at utbedringen er foretatt, følger vi fortsatt opp ulykkene på stedet for å se effekten. Vi har nå et stort antall punkter hvor vi har foretatt en utbedring og nå ser om effekten er bra. Som eksempel kan nevnes noen av de tidligere tiltak hvor vi nå har så mye materiale at vi med sikkerhet kan si om tiltaket var brukbart eller ikke.

STED	ANTALL ULYKKER FØR UT- BEDRING	UTBEDRINGS- TILTAK	ANTALL ULYKKER ETTER UT- BEDRING
Vassbunn rv.35	10 ulykker på 3 år	Ombygging, kanalisering	1 ulykke på 7 år
Telthusgt./ Tordenskiolds- gt., tidligere E-18	13 ulykker på 3 år	Fysisk steng- ning av gjennom- kjøring	1 ulykke på 7 år.
Hønenkrysset E-68	13 ulykker på 6 år	Kanalisering, stengning av en vegarm	0 ulykker på 4 år

I denne sammenheng er det viktig å merke seg at de ulykker vi registrerer er kun ulykker hvor politiet er tilkalt, altså stort sett bare ulykker med personskade. Slik at det både før og etter tiltaket er satt i verk, sikkert har vært flere mindre ulykker. Men likevel skulle denne statistikken gi et godt bilde.



I Vassbunnkrysset på rv. 35 har det etter omleggingen kun vært 1 større ulykke de siste 7 årene. (Foto Kraugerud/Braaten)

FULL FRES



Av vår fresende medarbeider Tore Braaten

"Hvinende skjærer de flyvende knive" - Nordahl Griegs beskrivelse av NSB's dampdrevne roterende snøplog i arbeid på Bergensbanens høyfjellsstrekning.

Så kan da også høyfjellet vinterstid være i vilt kok - menneske og maskin i kamp mot naturkreftene var ærlig verdt en mesters dikt.

Hardangervidda krysses også av veg - men strekningen av rv.7 mellom Haugastøl og Maurset er det ikke mulig å holde oppe vinterstid på rimelig vis.

Et aksjonsutvalg tok sist høst initiativet til at det skal bli helårs vegsamband over Hardangervidda - de beskjedne snømengder langs vegen over vidda i år har muligens ført til at håpet om helårsveg på kort sikt nå er større enn det ut fra mer normal snøforhold er dekning for.

Vegkontoret har nå bedt om at Vegdirektoratet setter av 1.2 millioner kroner til innkjøp av ny beltegående trommel-fres for opptak av vegen - til nå har jobben i hovedsak blitt utført med to fresere bygget i 1943 - tysk krigsproduksjon - dieselelektrisk fremdrift - direkte drift av freseaggregatet (uten mulighet for frikobling av fresetrommelene uten å stanse motoren bl.a.).

Til nå har redskapen gjort jobben til alles tilfredsstillelse, men reservedeler lar seg f.eks. ikke lenger skaffe på annet vis enn ved "kanibalisering" av tilsvarende maskiner.

Det er også aktuelt for Statens vegvesen å kjøpe inn tyngre fresemateriell til andre høyfjellsstrekninger - det er da tale om helårsveger (E-6 over Saltfjellet f.eks.)

Vegdirektoratets innkjøpskontor har så gått ut i markedet for å finne fram til egnet utstyr - en sammenlignende utprøving har så kommet i stand - opptak av rv. 51 over Valdresflya og rv. 7 over Hardangervidda ble utsett som passende oppgaver.

Utstyr som ble prøvet:

Rolba hjulgående trommelfres (sveitsisk). Motor: Cummins diesel 600 Hk - kraftoverføring over momentomformer og "power-shift" gearkasse - langsomtgående trommel som "harver" snø og is løs - egen vifte for utkast. Særtrekk ellers: Utkast skjer bak førerkabinen som i sin tur er montert over trommelen. Styrbar på alle 4 hjul (kan f.eks. forflytte seg sidevegs ca. 45° i forhold til maskinens lengdeakse) - stor transport-hastighet (60 km/t).

Schmidt trommelfres samt viftefres montert på Mercedes Benz Unimog 425/U1300 universalbil (vest-tysk).

Mercedes Benz dieselmotor (turboladet V12 - 450 Hk) montert bak på bilen for drift av freser via gearoverføringer og mellomaksler (under bilen).

Øveraasen Unit viftefres (to typer) - (nash) montert på hjullaster CAT 950.

Å overvære en slik utprøving av snøryddingsmaskiner er en opplevelse i klasse med et bilrace.

Iltre dieselhester uten hemmende mottrykk i avgassystemet - stressede mekanikere - artistiske fabrikkjørere - og sum av fremmede tungemål preger banen.

Publikum manglet heller ikke, Radio - Tv og presse, sakkyn-dige og interesserte fra Vegdirektoratet, flere vegkontorer - Luftfartsdirektoratet, folk fra bygda forruten en representant for aksjonsutvalget for helårsveg over vidda. (For anledningen med aksjonsutvalgets emblem montert på bilen).

En delegasjon av vegfolk fra Finland, Sverige og Island ble også tatt med opp i fjellheimen for å se.

For en menig mann syntes Rolba-maskinen å være et solidt stykke sveitsisk ingeniørkunst - en enkel og vel uttenkt konstruksjon. Konstruksjonen gjorde at maskinen fikk problemer med snødybder over ca. 1.8 m., men maskinen er da også primært konstruert for å rydde f.eks. en helårsveg eller flyplass.

Utkastet av snø bak førerkabinen viste seg å være en smart finesse - siktforholdene for føreren ble svært gode i sammenligning med de frontmonterte freserne. Rene landevegsløkomotivet.

Øveraasens "hjemmelagede" Unit montert på CAT 950 så også ut til å være en svært så produktiv kombinasjon - montert på hjullasterens armer er muligheten til å ta fonner noe bedre, men inndriften for hvert lag blir bare omlag 2 meter.

Alt utstyr som ble prøvet var hjulgående - takket være de små snømengdene (stort sett omlag 1.5 meter) og små fonner tok det bare ca. 1 uke fra start Haugastøl fram til møtet med Hordalandfolkene ved Halne.

Vegen ble åpnet for trafikk fredag 29. april - tidligste åpningsdag til nå.

Vel frest!



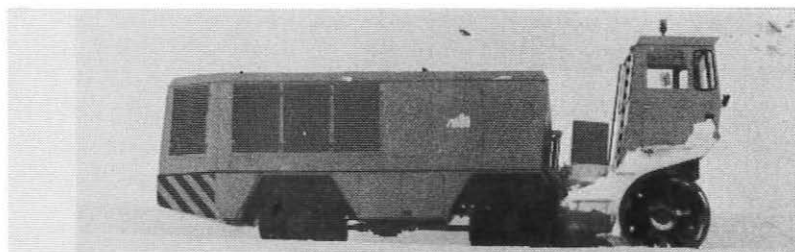
Overing. Berge og avd.ing. Torgersen følger interessert med i utprøvingen av utstyret.



Øveraasen Unit viftefres montert på en Cat. 950



Schmidt trommelfres på en Unimog



Rolba hjulgående trommelfres

Høyfjellets helter

Tekst/Foto: Ulf Winther.



MA-HEDER TIL BRØYTESJÅFØRENE I HALLINGDAL OG PÅ DAGALI

Brøytesjåførene er blitt hedret igjen! Denne gang var det brøytemannskapene på rv. 8 på Dagali og rv. 7 øverst i Hallingdal som ble vist denne æren på en tilstelning som Motorførernes Avholdsforbund satte i stand. Bakgrunnen for arrangementet var at MA ønsket å uttrykke sin takk overfor en yrkesgruppe som med sin personlige innsats bidrar sterkt til at vanskelige vegparseller kan holdes åpne gjennom hele vinteren - nemlig brøytesjåførene.

Foruten brøytemannskapene var representanter for turistnæringen, lokalpolitikere, driftssjef Willumsen og overingeniør Brigt Hope, representanter fra MA samt journalister fra dagspresse og NRK til stede på Vasstulan Høyfjellsseter, der overrekkelsen av hederstegnene fant sted. Etter taler av varaformann Øyvind Bosvik og direktør Steinar Hauge i MA, fikk alle brøytesjåførene hvert sitt diplom. I tillegg fikk mannskapene to store diplomer til opphenging på vegsentralen. Disse ble tatt i mot av vegmester Per Bjerkeli og Egil Wårviken på vegne av mannskapene.

Ordfører Glesne i Nore/Uvdal kommune pekte i en tale på hvilken betydning vegsystemet har for et samfunn, det er hovedpulsåren i et samfunns organisme og det er av avgjørende betydning at dette systemet fungerer både sommer og vinter. Han takket derfor brøytesjåførene for en vel utført jobb. Varaordfører Gretteberg fra Hol kommune sluttet seg til Glesne og understreket også den betydning gode kommunikasjoner har for en kommunes vitalitet og livsmuligheter.

Driftssjef Willumsen opplyste at vegkontoret også var dypt takknemlig for den arbeidsvilje som brøytesjåførene la for dagen. I takt med den stadig økende samferdselen får vi også et økende behov for veger som er åpne for trafikk uansett værforhold, et behov som blir så sterkt at det regelrett blir et krav fra folk. Bedre redskap er med på å gi vegvesenet evne til å dekke dette behovet, men det viktigste vil fortsatt være brøytemannskapenes innsats, og siste vinter viste at denne innsatsen stadig vekk er til stede i full monn, sa Willumsen og uttrykte vegkontorets takknemlighet for det. Han takket også MA for tilstelningen. Dessverre gjør man ikke slike arrangement i vegvesenet, derfor var det ekstra hyggelig at andre ville påskjønne brøytesjåførenes gode innsats på denne måten, sa han.

Harald Kjørnås, en av mannskapene på rv. 8, takket på vegne av sine kolleger. Det var hyggelig å få MA's heder - diplommet "Høyfjellets Helter" - men egentlig utfører vi bare det vi oppfatter som vår plikt, sa Kjørnås. Men vi har også fått andre signaler på at folk er fornøyd med den måten vi utfører vår jobb på, nemlig gjennom det gode forhold vi har til trafikantene. Det er omtrent aldri sure miner å se, sa Kjørnås, som mente at brøytesjåførene har gleden av å ha en interessant og utfordrende jobb.



Vegmester Per Bjerkeli mottar det store diplommet fra dir. Steinar Hauge. Til høyre vegmester Egil Wårviken med diplommet.

Høyfjellets helter samlet på ett brett! Ispedd noen representanter fra vegkontoret og MA. Fra venstre: Tore Bråten, Knut Grevsgard, Henrik Brenden, Eivind Gautepllass, Pål Nygård, Per Bjerkeli, Paul Trøø, Harald Kjønås, Lars Bakkepllass, Anders Øvrebø, Willumsen, varaformann Bosvik, Torleif Tollefsen, Nils Øyan, Egil Wårviken, Torkild Gudmundsen, dir. Steinar Hauge, Kåre Bergan, Ola Nørstebø og Brigte Hope.



RETNINGSLINJER FOR VEDLIKEHOLD AV SKILT OG ANDRE TRAFIKKANORDNINGER

"Retningslinjer for vedlikehold av skilt og andre trafikk-anordninger" er en revidert utgave av retningslinjene utgitt i 1971. Revisjonen er foretatt av en gruppe sammensatt av folk fra to fylker og fra Vegdirektoratet, og der er lagt vekt på å få med den seneste tids utvikling når det gjelder vedlikehold av trafikkanordninger.

Retningslinjene er i første rekke utarbeidet med henblikk på praktisk veiledning for arbeidsledere, dvs. vegmestere, oppsynsmenn, assistenter og formenn, men retningslinjene kan også benyttes av andre som arbeider i vegvedlikeholdet.

Håndboka kan fås ved henvendelse til sekr. Aud Laurentz Tveit på vegkontoret.

Soga om Svein Den Store



Jørund Skald fortel:

Om liv og lagnad på garden til Svein den Store er mykje sagt. Herifrå gjekk bodskap om dette og hint, og alle såvel på garden som kring i Buskrike var opptekne med sitt. Men medan vetteren dette året freista halde folk i snødrivene så lenge rådvar og lauvknoppene vrengde seg innatt i kvisten av motlause over varmen som ikkje kom hende det eitkvart som gjorde alt folket til Svein fulle av store voner om eit nytt og betre liv.

Dei fremste i landet og lovmakarane på Alltinget i Viken hadde latt skrive at no måtte Svein og alle andre store menn i landet visselig syne rett omsut for at folka deira hadde det godt. Meir trivnad og glede skulle det verta - arbeidsmiljø vart dette nye kalla - og runesteinane frå lovmakarane var både mange og tunge av alt som skulle takast omsyn til. Frå denne dag skulle ikkje lenger sylv til mjøð og føde og fast plass i hirden vera løn nok. Attåt dette skulle kvar einaste kvinne og kvar einaste mann kvar einaste tid på kvar einaste dag kjenne lukka over å kunne gjera eit gagnleg og verdsett arbeid kor hen dei no måtte ha det.

Vidara måtte kvar einaste mann og kvinne handsamast på særskilt vis av di kjøt og blod ikkje ter seg likt på nokon.

For å halde greie på korleis det var fatt med kvar og ein var fleire av den tru at svimerkjing av folka var det einaste som kunne hjelpe Svein i å halde greie på einskilde skavankar og styggedom. Til dømes kunne dei som titt fekk bank av kjerringa og difor måtte takast varleg på være merkt med eit hammarmerke. Eller dei som titt fraus med ein åreld. Og så bortetter. Dette blei det titt tala om mellom alvorssame menn i Viken.

Nokre tykte vel om dette nye som skulle bringe sol i kvar-dagen medan andre grein på nasen i redsle. Andre - og det var kan hende dei fleste - vørde ikkje store tankar om det nye livet. Dei hadde det godt nok som dei hadde det med kaffitår når dei sjølv ynskte det og inga bornjente til å passe tida. Men på garden til Svein var det fleire som gledde seg oveleg stort til dei skulle få det slik dei ville og såleis eit godt arbeidsmiljø, for no først skjønna dei kva dei skulle nytte alle kvinnene på garden til.

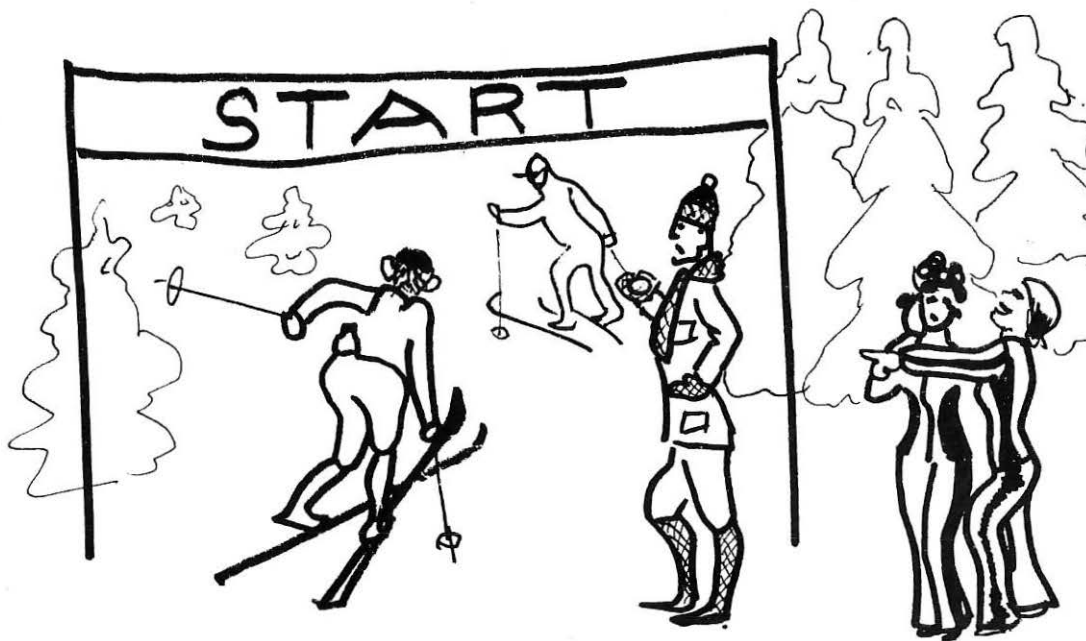
Denne våren hende og andre ting med Svein den stores kvinner og menn. Det hadde seg slik at i Drammen låg ein annan storgard som Svein og hans folk hadde mykje omgjenge med. Ymse vegstell kring i Buskrike var denne gardens eigedom, men Svein den store fekk låne desse til sandkasseleik og, og noko sveinar og småkongar kunne herje med utan å få revedivisjonen glefsande etter seg.

Gjennom lange tider var det skikk at folk frå desse to gardene møtte til fredleg kappstrid innunder vårsolverv. Solblotet vart gildet og kalle og opp gjennom åra hadde dette vorte noko mjødsugne menn og kvinner på dei to gardane stunde etter gjennom ein lang og mørk vinter. Dei som skulle leia tevlengane dette året hadde fått det føre seg at på garden til Svein var dei både mange og ville og sende difor helsing til desse om dei kunne blote solverv for seg sjølv dette året. Harmdirrande helsingar gjekk attende om at så ikkje var mogeleg, og såleis møttes til blot dei som alltid før hadde møtt og nokre nye med.

Om desse nemde forebuingane hadde skapt ugreie for einskilde skal vera usagt, men om eit hersker det lite usemje: at det skvalpa godt i nokre av mjødvommene til Sveins folk lenge

før hovudblotet starta. For fine høvedsmenn fra fylkesgarden tok dette seg ille ut, men folk som Tore Pengetellar, Einar Ottefull, Jørund Skald og dei to Grotingane blande seg godt med likemenn i blotet.

Omsider tok det til endes, og for å terge høvedsmennene så langt som rå var dro Sveins folk heim med sylv og heder for sin store siger i såvel kappstriden som i blotet. Men mange var dei som trudde dette var siste gongen, i alle høve skulle ein døme etter dei helsingane som sidan kom fra fylkesgarden.



Solblotet samla Svein den store sine kvinner og menn og folk frå fylkesgarden til edel kappestrid.

Omsider kom denne våren og, og sumaren med. Dette var tida for det digre vrålet. Det hadde seg slik at ein av Olav Planskipars menn som bar namnet Tore Finne i myrke kråa innst i hallen hadde pusla med ymse vegplanar kring ein plass som heitte Røyken. Det var mykje røyk i skogen da Tore vandra ikring og saumfarte lende, og attende i hallen gjekk det toleleg bra med å få på papiret det han kunne hugså å ha sett. Ein fin veg skulle det bli, men mykje sylv måtte han koste,

sa Tore til Olav Planskipar og frenden hans, han som heitte Thomas. Olav og Thomas tykte det blei reint for mykje sylv utav det og bad Tore om å rekne på nytt, men den fine vegen ville dei ha, og då Tore hadde rekna mange gonger vart hovdingane vel nøgde og fekk Svein den stores signing. Sylv-Knut fra Steinsvika heitte ein mann. Han var svein til Tor Nybyggjar og skulle syte for krafsinga på Røykenvegen. Han fekk no dei fine papira frå Tore Finne og granska dei lenge og vel. Så kravde han sylv til det som måtte gjerast.

Og han var så kravstor at Svein, Olav og Thomas vart gråe i anleta av fælsle og Knut fekk namnet Sylv Knut. Gale måtte Tor Nybyggjar sine menn vera som ikkje kunne byggja vegar for mindre sylv, men attende til hovdingane kom helsing om at dei lite vett hadde på kva ting kosta i dag. Og så vart det stor strid på garden.

Trygve Driftar var og ein sylvhugen mann. Titt for han kring i fylket og såg han eitkvart etter vegen han måtte vike for skreiv han lappar til Tor om at no måtte noko gjerast med dette og det snøgt. Om det var slik at det var fjell som måtte vekk kunne enda ikkje dette vente til vinterstid, det kunne jo falle seg slik at Trygve skulle same vegen før den tida. Og at Brigte Vegvoktar sine menn måtte gjera det var heilt naudsynt avdi dei ikkje hadde anna å gjera sumarstid. Det einaste Tor skulle syte for var sylv.

Dette var det og mykje strid om.



Det er en skandaløs veg De
har her!
Det kan nok være, men det er
i alle fall bedre her oppe
enn nede i grøfta.



OM ANSVARET FOR OG UTGIFTER VED ANLEGG OG VEDLIKE- HOLD AV FERISTER

Ferist er en erstatning for grind over veg. Tidligere ble brukt betegnelsene kvegghinder, flatgrind, vegrust, liggende grind og kvegsvokter. Ifølge vegsjefens rundskriv til kommunene av 19. januar 1971 var ferist fra da av fastsatt som den offisielle betegnelsen.

I den tidligere veglov hadde man regler om grunder - som da også gjaldt for ferister. I den nye veglov er grunder og ferister omtalt i § 48, som stort sett svarer til reglene i den gamle veglov. - Retningslinjer og praksis samsvarer ikke alltid, og fra et juridisk og administrativt synspunkt er beklagelig om reglene om utgiftsfordeling og ansvar for ferister ikke håndheves konsekvent. Jeg skal i det følgende behandle retningslinjer og Buskeruds praksis nærmere.

Retningslinjene er klare nok, jfr. Vegdirektoratets rundskriv nr. 72/49 og 53/71. Ferist er i prinsippet en privat innretning. Anlegg av ferist må bekostes av eier/bruker. Vedlikehold utføres av vegvesenet mot refusjon fra eier/bruker. Det objektive ansvar overfor trafikanter og dyr kan det kreves at den som får tillatelsen til å legge ferist i veg skal være ansvarlig for. Det samme gjelder skader som trafikken påfører feristen med tilhørende innretninger. Vegdirektoratet uttaler at det kan være grunn til i vilkårene å presisere at vegmyndighetene ikke er ansvarlig for slike skader, og at feristen vil bli fjernet dersom eier/bruker etter krav ikke omgående stiller til rådighet de midler som går med til reparasjon av beskadiget ferist. Så langt vegvesenet selv utfører vedlikehold, herunder kontroll og inspeksjon, kan det derimot ikke godt pålegges eier/bruker noe ansvar for mangelfullt vedlikehold.

Kommunenes plass i bildet.

Mens vegloven av 1912 var gjeldende ble det krevet at kommunen skulle ta anlegg og vedlikeholdsutgiftene og dessuten ansvaret for skader av ferister (Vegdirektoratets rundskriv nr. 72/49). Denne distriktsforpliktelse anses av Vegdirektoratet ikke å være opphørt ved iverksettelse av den nye veglov 1. januar 1964. For ferister i bygde- og fylkesveger opptatt som riksveger fra 1. januar 1964 ble det uttrykkelig fastsatt at vedlikeholdet og ansvaret for gjerder og ferister som fylke eller kommune tidligere hadde, fortsatt skulle påligge dem.

Etter 1. januar 1964 er det for riksveger ikke lenger adgang til å pålegge kommunene og fylket utgifter og ansvar for nye ferister, da distriktet ikke lenger har noen forpliktelse til å dekke utgifter ved gjerdehold. For fylkesveger har fylkestinget i Buskerud i 1965 (sak 14) vedtatt at kommunene etter 1. januar 1966 skal bære utgiftene ved eiendomsinngrep for anlegg og utbedring av fylkesveger. Altså: Ved anlegg og utbedring av fylkesveg, hvor ferist er ledd i grunnervervelse og gjerdeerstatninger, må kommunen stå for utgifter og ansvar for feristen. Der hvor den enkelte grunneier/bruker søker om anlegg av ferist, gir vegsjefen samtykke etter veglovens § 48 og setter herunder vilkår om utgifter og ansvar.

Praksis

Ved gjennomgåelse av arkivmaterialet under arkiv nr. 745 for de senere år fremgår det at praksis ved vegkontoret avviker noe fra de ovennevnte retningslinjer.

Anleggsutgifter

I 1972 gikk vegkontoret med på å bære en halvpart av utgiftene ved bygging av 2 ferister på fylkesvegen Åsa - Sundvollen. I 1965 gikk vegkontoret "etter omstendighetene" med på å dekke over fylkesveggenes vedlikehold utgiftene til ferist ved Åsen skole, Hagatjernvegen. I 1975 bekostet vegvesenet gravingen og holdt 1 mann til bygging av en ferist på fv. Rukke - Tunhovd. Arbeidsfordelingen ble begrunnet med at sau på Rukkedalsvegen var et alment problem som til dels var sjenerende for trafikken. Av interesse er det også å notere at helserådet den 7. juni 1974 gjorde henvendelse til vegkontoret om larm fra ferist på rv. 7 ved

Sokna. Vegkontoret gikk med på å støpe en tverrgående betongvegg midt i feristen for å redusere svikten i selve risten.

Disse eksempler synes å være unntakelser, idet vegkontoret ellers har forlangt at eier/bruker, evt. kommunen, skal betekte anlegget. Det synes imidlertid som feristene enkelte ganger feilaktig har vært ansett som anleggsutgift med 50% andel for kommunen.

forts. side 35

Velferdsmidlene er fordelt

Samarbeidsutvalget har nå fordelt velferdsmidlene for 1977. De enkelte områdene har fått følgende beløp til disposisjon.

Område	I	kr 1 500.-
"	II	" 700.-
"	III	" 1 850.-
"	IV	" 1 850.-
"	V	" 1 850.-
"	VI	" 2 200.-
"	VII	" 2 600.-

Samarbeidsutvalget presiserer at velferdsmidlene skal komme alle kategorier tjenestemenn bosatt i området tilgode (anlegg - vedlikehold - maskin). Det tildelte beløp skal disponeres av den lokale arbeidsledelse sammen med representanter for tjenestemennene.

I tillegg til midler til områdene har bedriftsidrettslaget fått tilskudd på tilsammen kr 5 000.-. Dessuten er det avsatt kr 5 000.- til avvikling av tur for pensjonister til høsten.

vi presenterer:

Sekretariatet

Leder.

Konsulent Per Jellum er inntil 1.juli 1977 leder av sekretariatet. Han går da av med pensjon og etterfølges av Olaf Rustand. Arbeidsområdet omfatter, i tillegg til koordinering av sekretariatet, ansettelser, pensjonssøknader og administrasjonsbudsjettet.



Konsulent Jellum



Konsulent Rustand

Personalgruppen.

Leder for denne er førstesekretær Jarle Brekken. De øvrige er sekkr. Willy Bakken (spesielt ansvar for Brobyggeren og samarbeidsutvalget), ass. Anne-Karin Riise Jensen (hytteformidling) og ass. Kari Jørgensen (personalkartotek). De øvrige arbeidsoppgavene dreier seg om generell personalforvaltning (permisjoner, søknader), velferdstiltak samt sekretærvirksomhet for f.eks. verne- og miljøutvalget, forhandlingsmøter, opplæring osv.



Førstesekr. Brekken



Sekretær Bakken



Kontorass. Riise Jensen



Kontorass. Jørgensen

Arkivtjenesten.

Denne består av ialt 8 personer og er den største rent tallmessig. Arbeidsområdet er arkiv, postbehandling, intern budtjeneste, bibliotek, skrivetjeneste, mangfoldiggjøring og sentralbord og resepsjon. Leder for disse funksjonene er sekr. Inger-Johanne Nielsen. Vegvesenets ansikt utad i telefonen er ass. Hilde Midtgård.



Sekretær Nielsen



Sekretær Laurentz Tveit



Kontorass. Røkeberg



Bud Knudsen



Kontorass. Steinnes



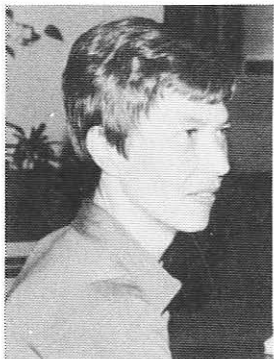
Kontorass. Midtgaard



Kontorass. Blikom



Servicemann Hallan



Kontorass. Andreassen

Forvaltningsgruppen.

Denne ledes av sekr. Sigurd Moen og omfatter en hel mengde mindre ting i tillegg til dispensjoner fra motorvognloven (akseltrykk, bredde osv.), innkjøp og forvaltning av kontorutstyr og rekvisita, formidling av vegvesenets gjennomgangsboliger, verdipapirforvaltning, garantier osv. osv.



Sekretær Moen



Sekretær Bøe Larsen



Kontorass. Tveit

Den individuelle bedrifts- idretten og konkurranse- momentet

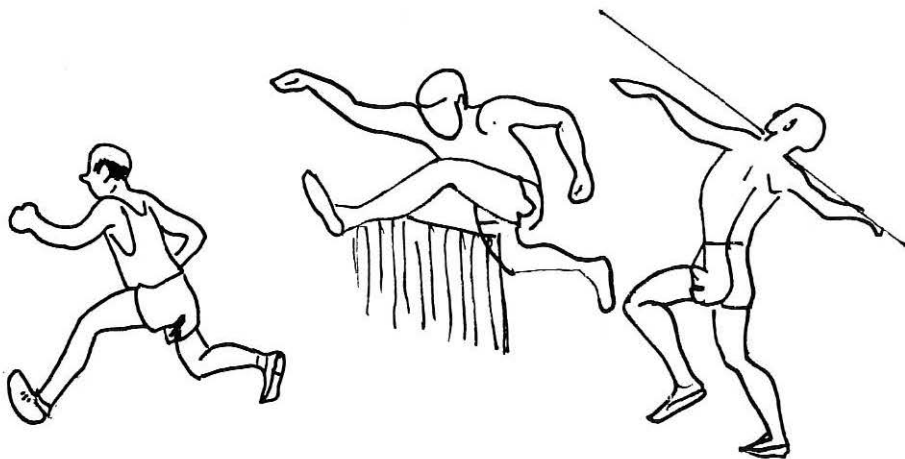
Av Tore Strand

Bedriftsidretten er en masseidrett, og trim er hovedsaken. Konkurransmomentet må imidlertid være med i en viss utstrekning for å skape spenning, moro og rettferdighet. Noen liker å konkurrere med andre, noen med seg selv. I bedriftskretsens friidrettsmesterskap konkurreres det i 2 klasser: Over og under 35 år. I siste nummer av bedriftsidrettsbladet for Buskerud tar redaktøren opp denne inndeling, og påpeker det urimelige i at f.eks. en 35-åring og en 55-åring skal konkurrere på like fot. Han mener at tiden nå må være inne til å få en mer rettferdig klasseinndeling i friidretts-KM.

I tillegg til å benytte inndeling i aldersklassene 35 - 42, 42 - 50 og over 50, peker redaktøren på muligheten for å bruke bedriftsidrettens spesielle tabell hvor det gis alderstillegg pr. år over 30. En tredje mulighet er å bruke den ordningen man har i den populære serien - "12-kampen", med vanlig poengberegning med 10 poeng i tillegg pr. år over 35. Serien omfatter følgende øvelser: 100 m, 200 m, 400 m, 800 m, 1500 m, 3000 m, lengde, tresteg, høyde, kule, diskos og spyd, og det er da hver enkelt årsbesteresultat som teller. Så allsidig som denne serien er skulle den kunne appellere til idrettsutøvere også utenom friidretten. Det er satt opp poenggrenser på 4000 og 5000 som kvalifiserer til allsidighetsfat i 2 grader.

I vårt idrettslag er det vel lagidretten som har størst aktivitet. Kanskje tiden snart er inne til å satse noe mer på den individuelle idrett, som for mange skulle ligge bedre til rette.

"12-kampen" er en mulighet, en annen utfordring for "gjerne" individualister er en norsk klassiker, hvor Holmenkollmarsjen på ski, sykkelløpet Vestfold rundt, svømming Hoensvannet rundt samt et skogsløp over 20 km ved Fredrikstad, alt i løpet av ett år, må gjennomføres. Jeg utfordrer formann, styremedlemmer og oppmenn i idrettslaget til å gå foran og melde seg på i "12-kampen" eller en norsk klassiker!



Informasjonsarbeidet godt igang

Av Jørn Gjennestad. Foto: Tore Braaten

Siden forrige nummer av Brobyggeren kom ut har det skjedd viktige ting på dette feltet. Viktigst er selvfølgelig at loven nå i sin helhet formelt er behandlet og godkjent i Odelsting og Lagting, hvilket i realiteten innebærer at arbeidsmiljøloven er et faktum. Etter opplysninger jeg har fått er også datoen for ikrafttreden bestemt til 1. juli.

En annen vesentlig ting som er skjedd siden sist er den informasjon om loven som er gitt. Først en serie om lov-motivering og opplæringsprogrammet, og dernest og i skrivende stund en enda mere omfattende serie om selve lovens innhold og mening. Når dette er avsluttet innunder ferien burde ingen ansatte i vegvesenet i Buskerud, herunder også biltilsynet, være uvitende om hva vi har i vente i kommende tider.

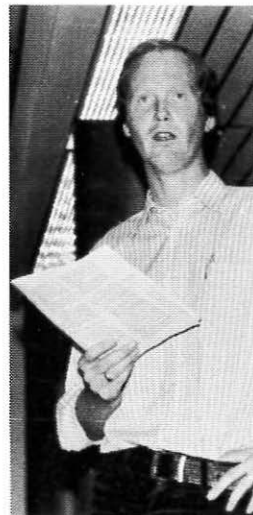
Etter den informasjon som er gitt sitter svært mange igjen med en følelse av at problemer vedrørende arbeidsmiljø og psykososiale forhold tenderer til det latterlige og at tiltak på dette felt bidrar til å sy puter under armene på folk. At lovens innhold på dette punkt slik det er fremlagt blir tolket på denne måten er egentlig ikke så rart, det er bare en menneskelig reaksjon på en helt ny side av vårt arbeidsmiljø som nå er kommet i lovform. Dersom man i kommende tider fortsatt sitter med den samme følelsen kan det kanskje bety at vegvesenet er en god arbeidsplass og intet vil være mere gledelig enn det. Imidlertid skal loven fange inn den overveiende del av det norske arbeidslivet og andre kan selvsagt ha større behov enn oss for tiltak på arbeidsmiljø-siden.

Dog skifter tidene. Så også vår oppfatning og hvordan vi enn snur og vender på det er loven i sin oppbygging og formulering formet med positivt fortegn. Med det mener jeg at den legger vekt på å beskrive hvordan ting skal være og ikke primært hva som er farlig og uheldig. Dette gir loven en konstruktiv ånd, og hva vi enn måtte finne på å bruke den til, den skal føre til noe positivt.

Rom ble ikke bygget på en dag.

Ei heller vil et bedre arbeidsmiljø dukke opp over natten. Selvom loven er gjort gjeldende fra en nærliggende dato og selvsagt skal virke fra samme dato må vi få lov til å bruke en tid på å bearbeide oss selv en smule. Ikke uten videre konstruere krav og problemer for på en måte prøve om loven virkelig er noe verd, men forsøke å se vår situasjon i en større helhet. Endel endringer vil vi sikkert få oppleve ganske snart, men før ballen for alvor begynner å rulle må vår oppfatning i større grad enn nå falle sammen med lovens intensjoner. Etterat opplæringsprogrammet er gjennomført vil sikkert situasjonen være endel forandret, og når verneombudstjenesten og arbeidsmiljøutvalgene har funnet sin plass og arbeidsform vil vi være enda et skritt på veg.

Og så vil det hele tiden foregå prat på kammerset og informasjon i stort eller lite omfang og til sist er arbeidsmiljøloven blitt en naturlig del av vår hverdag.



Jørn Gjennestad med loven i hånd orienterer personalet ved vegkontoret.

HYTTE nytt

Hytteutvalget kan nå opplyse at de som leier Sundstua, også kan få disponere båt. En 14 fots plastbåt med påhengsmotor kan benyttes av ferierende vegfolk, til bl.a. erverv av middagsmat.

Båten kan kun nyttes i samband med leie av Sundstua. Som seg hør og bør skal alle båter ha et navn. Så også denne.

Er det noen som har et godt forslag til navn på denne båten, er hytteutvalget taknemlig for tips. En liten premie vanker til beste forslagsstiller.

Frist for innsending av forslag er 1. august.

3978806

Bak disse tall skjuler det seg et kontonummer som brukerne av våre feriehytter nå vil få stifte nærmere bekjentskap med.

Det er nå vedtatt i samarbeidsutvalget at hytteleien heretter skal innbetales på postgiro.

De som nå får leie hytte, vil sammen med nøkkelen få utlevert et ferdig utfyllt postgiroinnbetalingskort.

Hytteutvalget ber om at dette blir medtatt på postkontoret så snart ferien/week-enden er over.

Grunnen til denne endringen, er at en nå unngår at det blir liggende kontanter rundt på våre hytter.

ERSTATNINGSSAKER I 1976:

RYGGING - det er fali, det

Av jur.kons. Tore Strand

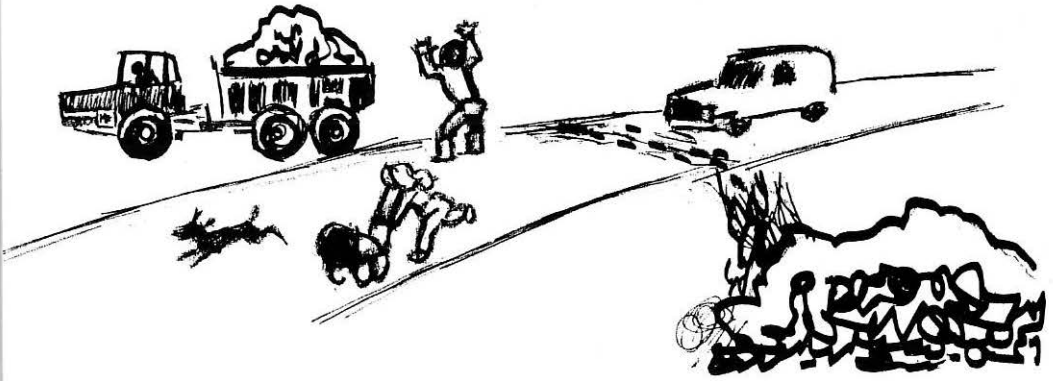
Ifølge kravjournalen ble det avgjort 42 erstatningssaker ved vegkontoret i 1976. Det ble utbetalt kr 26 146.- i erstatninger fra staten og kr 20 000.- som gjaldt fylket, og våre krav mot andre skadevoldere var h.h.v. kr 22 614.- og kr 7 220.-.

Vegsjefens myndighet til å avgjøre erstatningskrav er begrenset til krav under kr 5 000.- for riksveger og kr 10 000.- for fylkesveger. En rekke saker er derfor sendt Vegdirektoratet, og av disse er ett krav innvilget med kr 7 525.-. Et par av kravene har ført til rettssak.

De erstatningssaker som føres i kravjournalen er ifølge retningslinjene alle krav som ikke vedrører grunnervervelse. Med den betydelige arbeidsdrift, maskin- og bilpark vegvesenet har i Buskerud synes det å være beskjedne erstatninger som ble utbetalt i 1976. Det vitner om en dyktig og ansvarlig bruk av ressursene.

Hvert år er det imidlertid en del ryggeskader, her som i andre fylker. I 1976 var det 6 slike tilfeller, likt fordelt mellom høvler, lastebiler og andre biler. I kroner utgjorde dette kr 9 975.- for riksvegene av det totale beløp på kr 26 146.-, noe som utgjør mer enn en tredjepart. Å rygge er altså direkte "fali". Pr. kilometer rygget veglengde er antagelig erstatningsbeløpene så store at det må sies å være meget lite lønnsomt å rygge!

På mange arbeidsmaskiner har føreren liten sikt bakover, og med hørselvern hører han heller ikke hornsignaler. Så lenge vi ikke har fått fjernsynsskjerm hos føreren som viser hva som befinner seg bak maskinen, og heller ikke et lysende skilt som varsler at "Jeg skal rygge, og hverken ser eller hører" - så bør alle lese trafikkreglenes § 13 og forsøke å følge det som der er foreskrevet.



NY RAPPORT FRA TEKN.RASJ. KOSTNADER VED BRØYTING PÅ DAGTID KONTRA SKIFT

Beregningene i rapporten er gjort etter anmodning fra Nordland vegkontor. Bakgrunnen er bl.a. den nye arbeidsmiljølovens krav om maksimal overtid 200 timer pr. år. I tillegg kommer det forhold at arbeidstiden utgjør en stadig mindre del av totaltiden, samtidig som publikums krav til brøyteberedskap øker. Dette gjør at det synes nødvendig å legge opp til mer skiftkjøring enn det som har vært vanlig hittil, og at konsekvensene av en slik omlegging må vurderes. Beregningsforutsetningene som er brukt er stort sett i tråd med Nordland vegkontors ønsker.

Da enkelte fylker alt har tatt i bruk skiftkjøring i brøytingen, ville det vært fint å få reaksjoner på rapporten bl.a. ut i fra de erfaringer som her er høstet.

Rapporten kan fås ved henvendelse til sekr. Aud Laurentz Tveit på vegkontoret.

NORSK VEGPLAN II

BYANLEGGENE I GANG

Av Jørn Gjennestad

OFTE FORSINKELSER VED FRAMFØRING AV NYE VEGER GJENNOM TETTBYGDE STRØK.

Norsk Vegplan II går hovedsaklig ut på utbygging av riksvegnettet gjennom byene. Drammen har forlenget kommet igang med dette arbeidet ved at E-18 har fått sin løsning.

Våre to andre byer, Hønefoss og Kongsberg, har også drevet sin planlegging av riksveger gjennom byene, et arbeid som drives i kommunal regi p.g.a. stor inngripen i lokalmiljøet. Det er imidlertid vegvesenet som er byggherre og således skal bekoste selve anlegget.

På Hønefoss startet vi som kjent sist vinter med omleggingen ved Hønefoss stasjon, og disse arbeidene skal fullføres i år. Parsellen går fra Samfunnshuset ved Brutorget, og parallellt med gamlevegen opp til Ringerike Meieri, lengde ca. 750 m. Detaljplanen er gjort ved vår planavdeling, men utgangspunktet er den kommunale reguleringsplanen. På Kongsberg begynte vi like innunder jul med omlegging av E76 gjennom byen. Anlegget går gjennom Haspertjerndalen, for uinvidde, bak kirken, og starter like ovenfor Nybrofossen og går i en lengde av 920 m mot Kongsberg Våpenfabrikk. Anlegget skal stå ferdig i løpet av 1978. Detaljplanen er utført i kommunens regi.

Etter å ha fått detaljert befatning med disse to anleggene har jeg allerede kunnet registrere noen av de vanskelighetene NVP II-programmet vil gi oss.

Det ene er den økonomiske siden. Tildeling av midler til NVP II er satt opp med bestemte rammer i budsjettene, og her tror jeg fremtiden vil gi mange grå hår til dem som deltar i budsjettarbeidet.

Bygging i byer er ikke billig. På Hønefoss var kostnads-overslaget 2.5 mill. kr. Det reviderte etter driftsplanen er nå kommet på 4.2, og sjansen for overskridelser er selv sagt fremdeles til stede. For Kongsbergs vegkommende var overslaget 3.8 mill., mens driftsplanen indikerer en kostnad på ca. 6 mill. Absolutt noe å tenke på i fortsettelsen av programmet.

Det andre problemet sørger kommunen for. Hovedregelen er at kommunen skal skaffe nødvendige arealer for gjennomføring av prosjektet, og det synes for meg som om denne ikke har de nødvendige ressurser for å skaffe grunn. På Hønefoss har det klikket, tross lang tid til disposisjon for å løse problemet er saken pr. i dag ikke løst for anlegget. På Kongsberg er det heller ikke i orden, og her er inngrepene langt større enn på Hønefoss. Her er imidlertid nok grunn sikret til igangsettelsen, så fortsettelsen blir spennende.

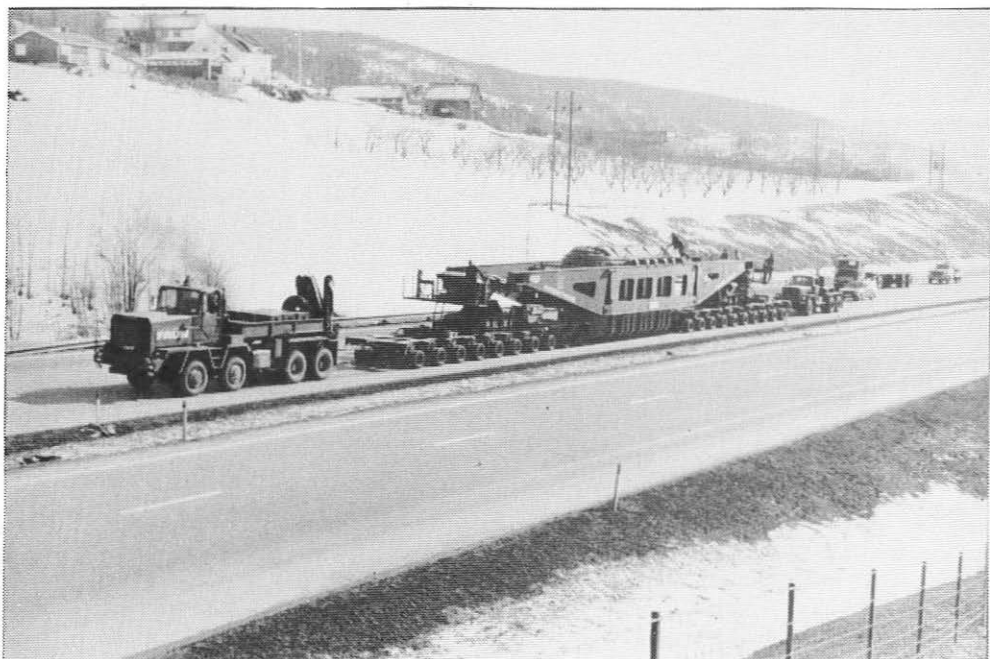
Det som er spesielt for anlegg i byer er hyppige konflikter med kommunale ledningsanlegg. Store ombyggings- og flyttingsarbeider er alltid nødvendig, og dette koster penger. Videre står man nokså bundet i anvendelse av masser. Vegområdet er som regel trangt og fordyrer ofte massedisponeringen. Drenering må også utføres med spesielle tiltak i forhold til veger i åpent lende. Tilpasning til eksisterende gatenett og utforming av trafikkmiljøet generelt er også saker som må takles med omhu.

Som det fremgår er det nødvendig å pleie et nært samarbeid med kommunene under utførelse av anleggene. Samarbeidet som sådant er ikke vanskelig å gjennomføre, men kommunene har dessverre et langt mere komplisert saksbehandlingssystem enn vegvesenet, og det er dette som tar tid.

Alt dette er viktige momenter vi må ta hensyn til under gjennomføringen av NVP II.

Nok en tungveker

Tekst: S. Moen
Foto: W. Bakken



Brobyggeren har her forevigeet den tyngste og lengste transport som har kjørt på vegene i Buskerud. NVE Statskraftverkene har bygget ny transformatorstasjon på Sjøstad i Lier. Her sees transformatoren på 200 tonn på sin ferd fra National Industri til Sjøstad. Transporttoget bestod av forfra: 4-akslet Faun trekkvogn, 2 stk. 10-akslede Niclas-hengere med opphengsbejler imellom samt Magirus 3-akslet bil bak. Ialt ca. 50 m langt og bruttovekt ca. 350 t. Transporten ble gjennomført på 2 dager uten problemer underveis.

Selve trekkvogna er en Faun med amerikansk Cummins motor på 600 Hk DIN, forøvrig den største sivile trekkvogn som finnes i Europa i dag.

Med ballast veier den 42 tonn, er 2.88 m bred og har drift på samtlige aksler.

Vedlikehold.

Her synes det å være fast praksis at vegvesenet bekoster vedlikeholdet av ferister uten å kreve refusjon. Således uttales det i vegkontorets brev til ordføreren i Flesberg 7. august 1965: "Det må være rimelig å anta at fylket dekker utgiftene til vedlikehold av godkjente ferister på fylkesveger".

At det er arbeidskrevende for vegvesenet å beregne og innkreve slik refusjon fra private og kommuner kan naturligvis forstås. Men urimelig? Det er nå mer sjelden at det legges nye ferister. Derimot bortfaller ofte gjerdeholdet i utmark, og det er da aktuelt å fjerne ferister. Når kommuner og grunneiere ikke har noen årlige utgifter med feristene, er de heller ikke motivert for uten videre å la feristene bli fjernet.

I brev av 24. april 1975 tillater vegkontoret anlegg av ferist mot bl.a. følgende vilkår: "2. Alt vedlikehold, reparasjoner eventuelt utskiftning må bekostes av Nes kommune". Har man nå startet en ny praksis? Nei, i brev av 23. mars 1976 uttaler vegkontoret i et svar på søknad om ferist i fylkesvegen Korset - Redalen at vedlikehold av den evt. ferist bekostes av vegvesenet.

Vilkår om ansvaret

For en del år siden ble det visstnok alltid knyttet visse vilkår til vegsjefens tillatelse til å anlegge ferist. Således ble det i 1951 for ferist ved Rolfsrud på fv. Grøterud - Sandsbråten, i tillegg til punkt 1 om anleggs- og vedlikeholdsutgiftene, satt følgende vilkår:

2. Tillatelsen er midlertidig og vegvesenet kan når som helst kreve at kommunen oppfyller sin gjerdeplikt, eventuelt at feristen fjernes.
3. Kommunen overtar det ansvar for skader som måtte foranlediges av feristen og som betinger erstatningsansvar, f.eks. skade på dyr som forviller seg inn på innretningen.
4. I tilfelle det blir forlangt at feristen skal være belyst når den er i bruk, utreder kommunen omkostningene hermed.

De senere år synes det i de fleste saker ikke å være satt noen vilkår. I brev av 13. juli 1971 er det likevel om 2 ferister på fylkesvegen Sundvollen - Åsa uttalt: "Da det er en viss fare forbundet med ferister, må en forlange en solid utførelse og at feristene leveres med vinterplank". Den 24. april 1975 ble det imidlertid satt følgende betingelser for ferist på fylkesvegen Rukke - Tunhovd:

1. Tillatelsen er midlertidig og vegvesenet kan, om forholdene tilsier det, kreve feristen fjernet.
2. --- (er sitert ovenfor, gjelder vedlikehold).
3. Kommunen overtar alt ansvar for skader som måtte foranlediges av feristen og som betinger erstatningsansvar.

Vegkontorets standpunkt fra sak til sak synes ikke å være konsekvent hverken når det gjelder anleggs-, vedlikeholdsutgifter eller ansvarsvilkår. Det er mulig at dette har sammenheng med at sakene behandles av ulike tjenestemenn ved de tekniske avdelinger, og ikke - som tillatelser til avkjørslser, byggverk og ledninger - av et bestemt kontor.

Til slutt: Det er sjelden at vegkontorets avgjørelse viser til veglovens § 48. Da denne inneholder meget viktige bestemmelser på dette område, og dessuten er hjemmelen for vegsjefens vedtak, synes jeg nok det burde gjøres.





En vegvokter havnet en gang på sykehuset, og det gikk ikke likere til enn at han måtte opereres. Før operasjonen måtte selvsagt vegvokteren bedøves, men samme hvor mye de prøvde, så forble han våken. En av legene som i sin ungdom hadde vært praktikant i vegvesenet visste imidlertid råd. Han sendte en av sine medhjelpere til nærmeste jernvarehandel. Denne kom tilbake med en spade, og da vegvokteren fikk den i hånden, sovnet han. Da operasjonen vel var over, skulle så pasienten bringes tilbake i live, med dette var heller ikke så enkelt som vanlig. Etter flere forsøk, fikk den samme gløgge legen en idé. Han skreik: Nå er klokka ½5. Dermed våknet vegvokteren.

retningsviseren

TRYGGERE BILKJØRING**Av bilsakkyndig Erik Lysenstøen**

Denne gang skal vi ta for oss vikeplikt.

Ikke overholdt vikeplikt er ifølge forsikringsselskapene den mest vanlige årsak til trafikkulykker.

At vi i kryss har vikeplikt for trafikk fra høyre eller trafikk som vi får på høyre side når vi svinger til venstre (møtende) vet vi alle sammen. Det er ikke slikt vi skal terpe på her. Vi skal se litt nærmere på ulike ting som kan være medvirkende til at det skjer så mange ulykker i forbindelse med vikeplikt.

I vikepliktsituasjoner vil det være nødvendig å vurdere avstander og hastigheter. Hvordan klarer vi mennesker dette?

Det er utført undersøkelser på disse felter og det viser seg at vi har vanskeligheter med slike vurderinger. Avstander vurderes lenger enn de er og feilvurdering øker med avstand. Eks.vis avstander på 200 m vurderes i gjennomsnitt til 300 m.

Hastigheten til andre kjørende vurderes lavere enn den er i virkeligheten. Det viser seg også at vi har større vanskeligheter med å vurdere trafikken fra høyre riktig enn trafikken fra venstre.

Når det er få gjenstander (hus, trær m.v.) i bakgrunnen (referansepunkter) er det ekstra vanskelig å vurdere hastighet. Dette kan være en medvirkende årsak til at det skjer ulykker i "åpne" kryss med meget god oversikt til sidene.

Å bedømme fart rett forfra dvs. bedømme fart på møtende biler er det som er mest vanskelig når en skal bedømme fart. Dette kan kanskje forklare noe om hvorfor det skjer så mange ulykker ved sving til venstre i kryss på landeveg

(høy hastighet) selv når det er god sikt. Prøvene har vist at på lengre avstander (300 m og mer) bedømmes hastighet som virkelig er 80 km/t til bare å være 20 km/t.

Denne feilvurdering av avstand (lenger enn virkelig) og hastighet (lavere enn virkelig) skaper særlig ugunstige forhold i vikepliktsituasjoner.

Hva kan vi så gjøre med dette?

Vi kan ikke forandre oss som mennesker. Det vi kan gjøre er å ha disse feilvurderinger i tankene og sørge for skikkelig sikkerhetsmarginer. Er vi i tvil i en situasjon må løsningen alltid være å holde tilbake.

Venstresving på landeveg har som nevnt vist seg å være spesielt vanskelig. Selv på brede veger og rette strekninger med god oversikt skjer det ofte ulykker i forbindelse med venstresving.

"Du kjører inn mot midten for å plassere deg riktig foran krysset for å svinge til venstre. Møtende trafikk gjør at du må stanse.

Trafikk bakfra passerer på din høyre side. Plutselig bryter en bil ut av køen bak deg for å kjøre forbi til venstre. Han kjører inn i din bil bakfra. I verste fall blir din bil slengt mot en møtende og det blir en voldsom kollisjon med store skader".

Vi i Buskerud vegvesen kjenner godt til slike ulykker. Jeg kan bare vise til ulykkene som har skjedd på E-18 ved avkjøring til Tuft og avkjøring til Skoger st.

Hvordan kan vi så løse problemet med den farlige venstrestrekningen. Det finnes 2 løsninger:

Alt.1: Når du ennå har et stykke igjen til krysset der du skal svinge må du se etter trafikk bak. Har du mye trafikk bak deg så kjør ut til høyre og slakk på farten, eventuelt kjør ut av veien og stopp, slik at trafikk bak kjører forbi. Når det så er klart bak kan du kjøre frem til krysset, plassere deg riktig og svinge så snart det er klart for møtende.

Alt.2: Dette er en løsning som bør brukes der det er dårlig sikt i krysset. Kjør forbi krysset, sving ut av veien til høyre på en sideveg eller parkeringsplass der det er god oversikt. Snu og kjør tilbake og sving til høyre dit du skal. Venstresvingen erstattes med 2 høyresvinger og de er tryggere.

Oppsummering: Husk vi overvurderer avstand og undervurderer andres fart. Trafikk fra høyre er vanskeligere å vurdere enn trafikk fra venstre. Det er særlig vanskelig å vurdere hastigheten til møtende.

Derfor: Hold skikkelig sikkerhetsmargin.

Unngå den farlige venstresvingen på landeveg.

Slipp trafikk bak deg forbi først eller kjør forbi krysset, snu og sving til høyre i stedet.

Bilsakkyndige er borte !

Som vel de fleste kjenner til har det gamle hederskronte navnet Statens bilsakkyndige blitt slettet av den norske språkbruken. Navnet er nå Statens biltilsyn. Det enkelte kontor har samtidig fått navnet Statens vegvesen, Biltilsynet i (f.eks. Drammen). I samme forbindelse er det gjort endel andre endringer. Hvert fylke har fått tildelt en stilling som biltilsynssjef. Stillingen er ennå ikke bestatt. Han skal ha ansvaret for biltilsynets virksomhet innen fylket.

Bilsakkyndige har også blitt borte. Ikke menneskene, men navnet. Fra 1. januar 1977 er lederen av et bilsakkyndigkontor blitt stasjonssjef for en biltilsynsstasjon. I Buskerud har vi stasjonssjefer i Drammen, Kongsberg og Hønefoss. De tidligere bilsakkyndig I er heretter avdelingsingeniører mens bilsakkyndig II og III er inspektører. For det øvrige personalet innen biltilsynet er det ingen endringer. Bilførerkontrollør, kjøretøykontrollør, vektkontrollør samt alt kontorpersonale vil beholde sin nåværende stillingsbetegnelse.

Driftssjefkonferansen : Bygger vi for dyre veger ?

Av Driftssjef T. Willumsen
Foto: T. Braaten

Blant hovedemnene på denne konferansen var: Vegstandard og økonomi og Vegnormalene - vegbygging.

Og jeg vil nevne at ved åpningen av konferansen uttalte en av Vegdirektoratets representanter bl.a.: Vi må ikke bygge bedre veger enn nødvendig.

Det er tydelig at vegbyggerne synes å ha blitt klar over at det har vært en tendens til at valg av vegstandard har ligget høyt - i mange tilfeller for høyt - sett i relasjon til hva det koster og hva samfunnet makter å skaffe midler til.

En foredragsholder uttrykte det slik under emnet Vegstandard og økonomi: Vi må ikke gjøre bruken av vegstandardnivået bevisstløst - Og videre: Det kan settes et spørsmålstegn ved at så få nye veger er gitt en lav linjeføringsstandard (lav dimensjonerende hastighet) I vanskelig fjellterreng, ved dårlige grunnforhold eller i bebyggede områder, kan det spares store beløp dersom vegens geometri tillater en smidig tilpasning.

Under den revisjon som pågår av vegnormalene for vegbygging består dette arbeidet i to faser hvorav den ene er: En "foreløpig revisjon". Denne inneholder en rask gjennomgang og mulig revisjon av punkter som har større økonomisk betydning i normalene.

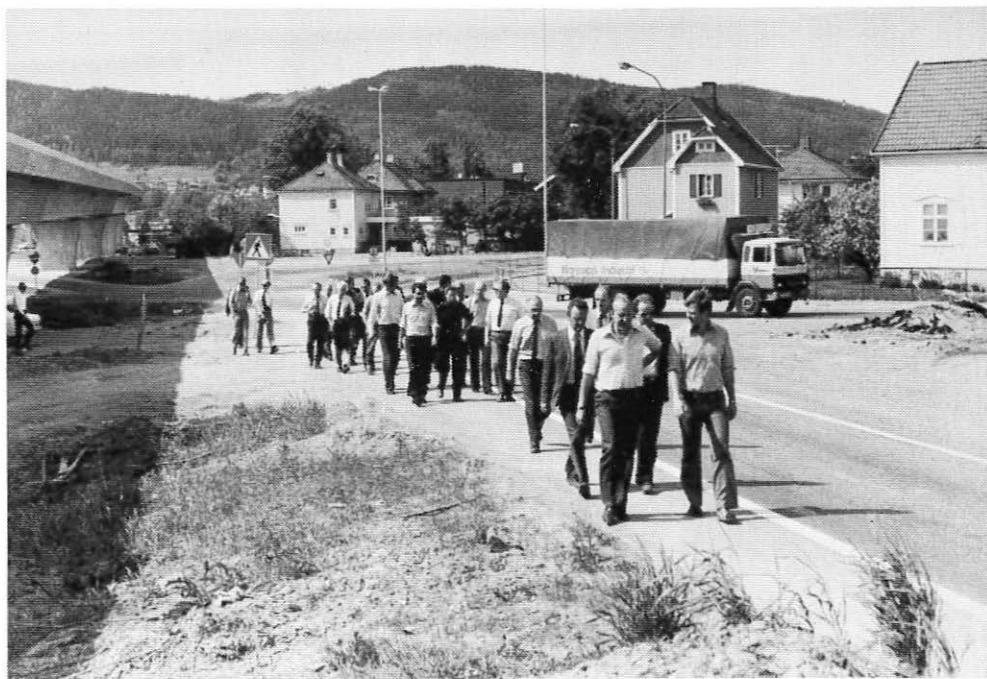
Det kan nevnes at bruk av lukket drenering med flat sidegrøft blir fremhevet som løsning i sidebratt terreng, kostbart terreng og sterkt trafikerte veger. Videre at standard skråningshelning er endret fra 1:2 til 1:1½ for friksjonsjordarter. Minstekrav til grøftebredde er noe redusert osv.

For å oppnå bedre "effekt" av de midler som brukes til veger synes det nå klart at tendensen går i en retning av minskning av kravene til vegstandard i mange tilfeller for derved å nå lenger med de gitte ressurser. Vi må vel finne oss i å benytte mere av eksisterende vegnett og utbedring av dette der det er mulig og satse på "ikke å bygge bedre veger enn nødvendig".

Dette siste er nok et noe uklart begrep, men vi skjønner vel egentlig meningen.



Som avslutning på driftsjefkonferansen var det ekskursjon til Buskerud fylke. Etter at Motorvegen og bomstasjonen, Motorvegbrua og de pågående arbeider i Kobbervikdalen, den nye Loeselv brua med tilstøtende sementstabilisert veg, pågående isolasjonsarbeider på rv. 35 var befart og beskuet gikk turen til Blaafargeverket ved Haugfoss på Modum der lunchen ble inntatt.



Driftssjefene ser på motorvegbrua gjennom Drammen.

Vi fikk der en overmåte gjestfri mottakelse av vertinnen på stedet, fru Sinding Steinsvik. Foruten å sørge for god mat og drikke på en ekspedit og hyggelig måte "serverte" hun for oss under lunchen Blaafargeverkets historie fra be-
gynnelse til ende på en festlig og spirituell måte. Vi ble imponert over hennes kunnskaper om dette og over hennes iver etter å gi oss den best mulige orientering om denne såvidt jeg skjønner Modums største attraksjon. Hun fikk oss alle i høy stemning og "lurt" (vi hadde liten tid) oss med på om-
visninger i flere gamle velrestaurerte bygninger.

Vi planter trær

Tekst: Georg Steinmoen

Foto: W. Bakken

Dette ble i første omgang 2000 trær på Motorvegen E-18 i Lier med bjørk, lind og rogn. Senere i høst skal det plantes 1000 trær til, og av disse en god del gran. Opphavet til denne store plantingen var "Plant et tre aksjonen".

Som kjent så slynger E-18 seg gjennom Lierbygdas fruktbare jorder, og E-18 ble liggende åpen i flotte romslige kurver oppover Lierbakkene til Kirkelinna.

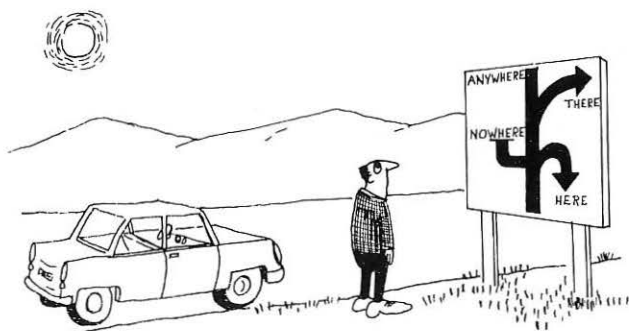
Beplanting i alle ytterkurver til Kirkelinna ble planlagt, og her var det at Jensvold gartnerskole kom inn med overlærer Vedal og hans elever som planleggere, for at elevene skulle få praksis i en moderne landskapsbeplanting etter våre store ferdsselsårer. Da disse trærne som nå er fra 30 til ca. 120 cm vokser opp i en høyde av 3 - 4 meter over vegbanen vil dette bli en ekstra fin bakgrunn for våre bilister, samtidig som bilistene vil føle seg sikrere ved å se hvor vegen slynger seg i naturen.

Plantingen som blir tatt i år er opp til tunnelene og det var også overlærer Vedal og hans elever som foretok plantingen. Neste år skal plantingen fortsette opp til Kirkelinna, og da med et antall 2 - 3000 trær.

Bepplantning av trær på anlegget "Motorvegbrua" er i disse dager satt i gang. Det er Motorvegavdelingen som bistår dette arbeidet.



Det er nå plantet trær langs motorvegen helt opp til tunnelene.



	K	R	Y	S	S	O	R	D	
			N	R		2			
			1	9	7	7			

VANNRETT

5. Drette
6. Gud
8. Avgift
11. Seremoni
12. Lokke
13. Solseil
16. Dans
20. Båt
21. Sportsutstyr
22. Beundret person
23. Tillater
24. Avdød jazzmusiker, forn.
25. Tøy
28. Karakter
29. Puste
30. Pronomen
31. Forsøk
33. Internasjonal jordbruksorg.
36. Skjær
37. Organisasjon
40. Badstue
43. Er hullete
44. Skuespillerinne

LODDRETT

1. Jentenavn, dansk
2. Drikk
3. Tone
4. Lage mat
7. Populær i barne-TV
9. Sterk vind
10. Lite
13. Underholdende fyr
14. Asjett
15. Artikkel
17. Mannsnavn
18. Konditorvare
19. Misère
20. Virvar
26. Tilstand
27. Tømme
32. Utholdende
34. Tryglet
35. Ungdomsorg.
38. Sjarm
39. I orden
40. Hellig
41. Tidsadv., nynorsk
42. Mål

VÅRE MEDARBEIDERE

Vi ønsker følgende medarbeidere velkommen til vegvesenet :

Kontorass. Gro Andersen, Planavd./Maskinavd.

" Gerd Pihl, Adm./Øk.

" Kjersti Aronsen, Amd./Øk.

" Oddrun Andreassen, Adm./Øk.

Tegner Sven Erik Olsen, Planavd.

Bilførerkontrollør Kåre Stuvstad, Biltilsynet Drammen.

Kontorass. Johanne Hedenstad, Biltilsynet Kongsberg.

Spesialarbeider Jan Helge Berg, Vedl.h.

" Robert Pettersen, "

" Terje Berget, Anlegg

" Kjell Haga, "

" Olav Heiland, "

" Juel Jensen, "

" Ivar Kleven, "

" Svein Livrud, "

" Kolbjørn Nyhus, "

" Kåre Reiersgård, "

" Sverre Sørli, "

" Wiggo Thunberg, "

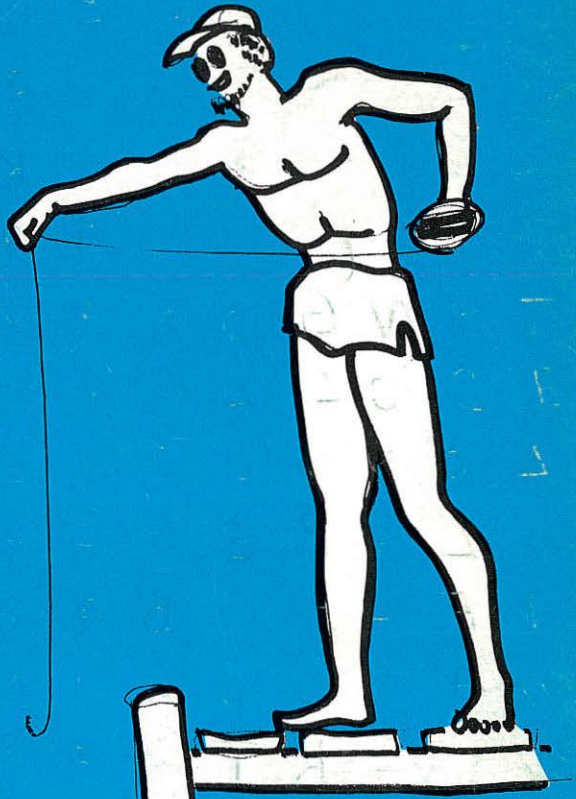
VI GRATULERER



50 ÅR:

Harald Syversrud, Nesbyen
Finn Thorkildsen, Mjøndalen
Eivind Berge, Solbergmoen
Torleiv Sæther, Kongsberg

1. mai 1977
26. mai 1977
21. juli 1977
30. juli 1977



God



ferie