

Nr. 1 - April 1980 - 10. Årgang

Brobyggeren



Nye fartsgrenser
Arbeidsoppgaver i 1980
Arbeidsvarsling
Takk for innsatsen
Forslagsordningen
Velferdsmidler
Nye utvalg



Brobyggeren



Organ for Buskerud Vegvesen

Redaktør:
Willy Bakken

Redaksjonsråd:
Runar Bakke
Erik Lysenstøen
Hans Jacob Gisholt
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen

Utgiver og redaksjonens adresse:
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2,
3000 Drammen.

Opplag: 1.300.

Trykk: Saturn Trykkindustri a.s, Drammen

Fotosats: Sportsforlaget a.s, Drammen

Kryssord: Helge Thorrud.

Forsidebildet: ET NYTT VÅRTEGN?
Foto: S. Alvim

INNHOOLD:

SIDE:

- 3 Redaktøren har ordet
- 4 Nye fartsgrenser
- 6 Arbeidsoppgaver i 1980
- 9 Arbeidsvarsling
- 13 Personalkonsulenten
- 16 AMU-kurs
- 16 Takk for innsatsen
- 18 Vegdirektøren på besøk
- 19 Omkjøringsvegen på Ringerike
- 21 Teknisk EDB
- 23 Forslagsordningen
- 27 Skadestatistikken
- 29 Rutiner ved ulykker
- 32 Leserinnlegg
- 33 Nytt SU og AMU
- 34 Fottøy
- 36 NRK og saklighet
- 37 Vernekoffert
- 37 Kryssordløsning
- 38 Kryssord
- 39 Nytt om navn

REDAKTØREN



HAR
ORDET

10 ÅR

Brobyggeren er jubilant i år. Det er nemlig det 10. året vårt husorgan kommer ut.

Vi har ikke tenkt å legge opp til noen heidundrende feiring av den grunn, men bare i all enkelhet markere jubileet.

I den anledning faller det naturlig å snakke med Tore Strand, som kan kalles "Brobyggerens far". Han var nemlig den første som fikk ansvaret for å utgi bedriftsavisa her i fylket.

Strand kan fortelle at det var Samarbeidsutvalget som i 1971 stilte spørsmål om vi ikke skulle forsøke å utgi et bedriftsblad. Det ble derfor bestemt at jeg skulle lage et prøvenummer for å se hvordan det ble mottatt av de ansatte.

Vi var dessuten så heldige at vegkontoret akkurat da hadde besøk av Odd Durban Hansen som jo hadde erfaring med bedriftsavis. Han ga oss derfor verdifull hjelp i oppstartingen.

Vi var aldeles grønne på dette felt, sier Strand.

Sammen med Jarle Brekken lagde vi så det første prøvenummer, og det utkom i juli måned.



Tore Strand — Brobyggerens far

Strand forteller videre at navnet Brobyggeren var noe han kom på i farten. Å bygge bruer er jo en del av vegvesenets virksomhet, og å utgi bedriftsavis kan være god brobygging i overført betydning.

Det viste seg at det første nummer ble godt mottatt, og SU bestemte derfor at vi skulle fortsette å utgi Brobyggeren.

Jarle Brekken fikk ansvaret for det videre arbeidet med avisa, og holdt på

som redaktør fram til 1977.

Og resten veit du sjøl, slutter Strand.

Det er naturlig ved en anledning som denne å rette noen takkens ord til de som gikk foran i nybrottsarbeidet med bedriftsavisa.

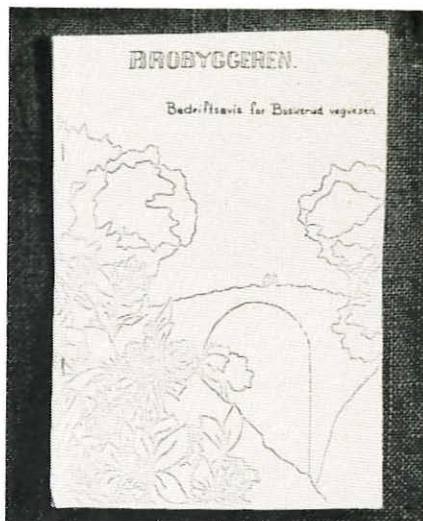
Fra en forsiktig begynnelse, har avisa med disses hjelp vokst fram til det den er i dag.

Men vi skal ikke slå oss til ro med tingenes tilstand. Det må stadig være et mål å søke å forbedre seg. Men vi skal heller ikke bli så "proffe" at det til slutt ikke er noen som tør bruke avisa.

Jeg ser nemlig en fare i det og.

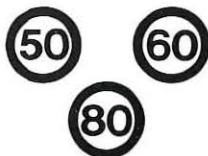
La meg derfor få avrunde med å takke de som var med på å lære Brobyggeren å krabbe.

For en må som kjent kunne krabbe før en kan lære å gå.



Slik så den aller første Brobygger ut.

NYE FARTSGRENSER I HELE FYLKET



De vegfarende i Buskerud vil nå etterhvert merke at fartsgrensene i fylket vil bli endret, både når det gjelder plassering av skiltene og tallene på dem. Årsaken til dette er å finne i en Stortingsmelding som tar for seg fart og fartsgrenser, samt de nye retningslinjene fra Vegdirektoratet om justering av fartsgrenser.

Brobyggeren har huket tak i avd. ingeniør Hans Jacob Gisholt som sammen med ingeniør Groth har hatt ansvaret for dette vidløftige arbeidet. Han kan fortelle at det første som måtte gjøres var å samle data for Avkjørselsregisteret, da dette ville komme inn som en viktig del i den totale vurderingen av fartsgrensene. Dette arbeidet ble påbegynt i juni 1979 og varte i ca. 5 mndr. Det innsamlede materialet ble deretter sendt Vegdirektoratet for databehandling. Vegkontoret har så fått tilbake resultatene med data for fartssoning, og

for "beregnet fartsgrense" for samtlige riksveger. Gisholt forteller videre, at ved å sammenholde disse opplysningene med vegkontorets eget ulykkesregister, kom en fram til hvordan de nye fartsgrensene burde være.

Men arbeidet var ikke avsluttet med dette. De tre politimestrene i fylket ble deretter trukket inn i det videre arbeidet. Her ble en enige om at samtlige riksvegstrekninger skulle gjennomgås ute i marka. Sammen med representanter fra politiet og de enkelte lensmannskontorene fant denne befaringen sted fra september til midten

av desember. Som et apropos kan Gisholt fortelle at den samlede kjørelengde som ble tilbakelagt ved befaringen tilsvarer en strekning tur retur Drammen — Vadsø! Hver enkelt fartsgrensesone ble avmerket på luftfotografier, 357 i alt. Til slutt ble dette materialet oversendt Vegdirektoratet som har vedtaksmyndighet når det gjelder hastighetsbestemmelser på riksveger.

I løpet av vinteren regner Gisholt med at vedtakene blir fattet og at de nye fartsgrensene kan bli satt opp i løpet av første halvår i 1980. Det vil i tillegg også bli foretatt en rekke justeringer av eksisterende fartsgrenser, sier Gisholt.

Vi har nedenfor laget en oversikt over fartsgrensene i fylket før og etter justeringene:

FØR:			ETTER:	
40 km/t	8,8 km	—	—	—
50 km/t	77,4 km	7,0 %	85,9 km	7,7 %
60 km/t	67,2 km	6,1 %	161,0 km	14,5 %
70 km/t	15,7 km	1,4 %	13,3 km	1,2 %
80 km/t	933,0 km	84,5 %	838,4 km	75,6 %
90 km/t	10,8 km	1,0 %	10,8 km	1,0 %



Avd.ing. Hans Jacob Gisholt har ledet arbeidet med de nye fartsgrensene.

NY ØKONOM

Vegkontoret har tilsatt ny økonomisk saksbehandler etter Per Olav Klemsdal som har gått over i det private næringsliv.

Hans navn er Tom A. Hansen, han er 27 år gammel, gift og er utdannet sosialøkonom.

Av øvrige data kan nevnes at Hansen er født, oppvokst og bosatt i Drammen. Altså en ekte Drammensgutt.

Vi ønsker den nye medarbeideren velkommen til oss, og håper han vil finne seg tilrette i vegvesenet.



Våre oppgaver i 1980

Av driftssjef T. Willumsen

Til arbeidsdriften på riks- og fylkesveger disponeres i alt 205.3 mill. kroner. Av disse skal anvendes 116.8 mill. kroner til veginvesteringer (117.5 mill. kroner i 1979). Av dette skal for riksvegmidler 5.0 mill. kroner anvendes til utbedring/forsterking av eksisterende veg til vegnormalstandard 20.5 mill. kroner og til omkjøringsveger og fjernveger/hovedveger i tettbygde områder 53 mill. kroner. Til gang- og sykkelveger, trafikksikring og trafikkregulering, spesielle service- og miljøtiltak er bevilget 11 mill. kroner. Som tillegg for økte eiendomsutgifter disponeres 5.2 mill. kroner. Videre er stillet til "disposisjon" 1.3 mill. kroner.

Til vedlikeholdet av riksveger er bevilget 66 mill. kroner (60.4 mill. kroner i 1979). Herav er planlagt brukt 20.5 mill. kroner til fornyelse av asfalt- og oljegrusdekker. Maskinavdelingen disponerer 7.5 mill. kroner til maskinanskaffelser.

Til fylkesveggenes vedlikehold er bevilget 22.545 mill. kroner (21.800 mill. kroner i 1979). Her har en bare kunnet planlegge anvendt 1.5 mill. kroner til dekke-fornyelser.

Bevilgningene til de enkelte riksveganlegg fordeler seg slik:

E 18 Akershus gr. — Vestfold gr.

Til parsellen Bangeløkka — Eik-krysset er det bevilget 19 mill. kroner. Herav vil medgå til dekning av merforbruk i 1979 15.2 mill. kroner. 500.000 kroner vil medgå til endelig oppgjør for belysning i Lierbakkene. Ca. 300.000 kroner skal anvendes til grøntanlegg under broene i Kobbervikdalen.

Anleggsarbeidene på E 18 motorveg Akershus gr. — Vestfold gr. vil med dette ansees foreløpig for avsluttet.

E 76 Drammen — Telemark gr.

Til hele strekningen er bevilget 10.7 mill. kroner. Til dekning av merforbruk i 1979 (vesentlig Hasberg-tjerndalen, Kongsberg) vil medgå 4.343 mill. kroner.

På parsell Strandvegen i Drammen skal anvendes 0.5 mill. kroner til planlegging. Videre skal Vinnes-krysset på grensen Drammen/N. Eiker utbygges og dette arbeidet er kostnadsberegnet til 3.0 mill. kroner.

I Hasberg-tjerndalen vil medgå 2.8

mill. kroner, vesentlig til dekkearbeider, pluss resterende anleggsarbeider og ulempeserstatninger.

E 68 Akershus gr. — Oppland gr.

Til anlegget står til disposisjon 14.9 mill. kroner herav mindre forbruk 1979 0.838 mill. kroner. Disse skal brukes slik: Til fortsatt arbeide på omkjøringsvegen Hønefoss på strekningen Ve-krysset r.v. 35 — Ringerike sykehus skal anvendes 13.6 mill. kroner, hvorav 2 mill. kroner til Randsfjordbanen bru og Styggedalen bru.

Videre skal anvendes 0.75 mill. kroner til asfaltarbeider og endel grøftepuss.

Til Holmboesgt. i Hønefoss er avsatt 0.6 mill. kroner som vil medgå til eiendomsstatninger.

R.v. 7 Hønefoss — Hordaland gr.

Strekning Ørgenvika — Hordaland gr. Til disposisjon 6.405 mill. kroner, herav 0.9 mill. kroner mindre forbruk i 1979.

På parsell Flå gr. — Sønstebydalen skal anvendes 0.1 mill. kroner til



Til fornyelse av faste dekker skal brukes vel 20 mill. kroner i 1980.

mur ved Ottesplass. Til utbedring til vegnormalstandard på parsell Ørgenvika — Flå gr. skal brukes 1.5 mill. kroner, og til kompletteringsarbeider på Gulsvik rasteplass vil medgå 0.1 mill. kroner.

Det er fortsatt noe uklart med omkjøringsveg ved Torpo. Dersom arbeidene der ikke blir igangsatt i år, vil det bli anvendt tilsammen 4.7 mill. kroner til forsterkningsarbeider på parseller mellom Gol V. og Haugastøl inkl. utbedring av 2 mindre bruer (Helgeslått og Foss bru).

R.v. 8 Vestfold gr. — Geilo

Til disposisjon 2.692 mill. kroner, herav mindre forbruk 1.692 mill. kroner i 1979. Det skal anvendes 2.492 mill. kroner til fortsatt utbedring av strekningen Hvittingfoss N. — Efteløt der det regnes med at den øverste parsellen Meskestad — Efteløt ca. 3 km. vil bli ferdig utbedret i år. Dermed vil vegen fra Hvittingfoss til Skollenborg være ferdig ombygget til vegnormal-

standard i hele sin lengde på 26 km. Strekningen Hvittingfoss — Vestfold F.gr. antas ikke å bli ferdig ombygget (omkjøringsveg) før i slutten av 1980 årene.

På parsell Sevle — Gvammen vil noen restarbeider — kostnadsberegnet til 0.2 mill. kroner bli ferdiggjort.

R.v. 35 Vestfold gr. — Oppland gr.

På parsellen Åmot — Vikersund skal anvendes 2.612 mill. kroner hvorav 0.9 mill. kroner til slidedekke og 1.312 mill. kroner til rest- og etterarbeider.

Til parsellen Hagavik — Breien — ca. 2 km. — er det satt av 4.5 mill. kroner som skal anvendes til forsterkninger og utbedringer til vegnormalstandard.

R.v. 49 Gol — Oppland gr.

Til fortsatt utbedring av parsellen Brautemo — Oppland gr. er bevilget 4.5. mill. kroner. Til nå er 4.7 km. av denne 10 km. lange parsellen utbedret til vegnormalstandard.

R.v. 280 Vikersund — Hamremoens

På parsellen Krøderen st. — Hamremoens som har en lengde på 6.2 km. gjenstår å utbedre til vegnormalstandard ca. 0.5 km, fram til Krøderen. Disse arbeider vil bli utført i år og til dette står til disposisjon 1.252 mill. kroner.

R.v. 281 Sætre — Ustad

Til videre utbedring av smale partier på parsellen Storsand — Husebyb. er avsatt 2.0 mill. kroner. Videre skal anvendes 1.0 mill. kroner til utbedring av parsellen Husebybakken — Fil-tvedt.

R.v. 282 Drammen — Bjørnstad

Til anlegget står til disposisjon 10.252 mill. kroner her medregnet mindre forbruk i 1979.

Av disse midler skal anvendes 0.4 mill. kroner ved Amtmannsvingen og 0.8 mill. kroner til Landfallgata.

Til strekningen Dagslett — Bjørnstad er det 9 mill. kroner til disposisjon og arbeidene vil fortsette i området Hyggenveien — Katrineåsen mot Bjørnstad.

Hele strekningen ventes ikke å kunne bli satt under trafikk før i 1983—85.

R.v. 286 Skollenborg — Krekling

Mindre forbruk fra 1979 0.33 mill. kroner vil bli anvendt til forsterkningsarbeider.

R.v. 287 Åmot — Pletan

Det er i 1980 bevilget 5.0 mill. kroner til anlegget. Herav medgår 1.348 mill. kroner til dekning av merforbruk i 1979. Disponible midler blir da 3.652 mill. kroner som skal anvendes til fortsatt utbedring og ombygging til vegnormalstandard av strekningen Velstad bru — Prestfoss.

Bortsett fra et kortere parti ved Solumsmoen postkontor der det er spesielt vanskelige grunnforhold vil strekningen Haugfoss — Prestfoss som har en lengde på 22.7 km. bli ferdigbygget i 1980.

R.v. 288 Hagafoss — S.og Fj.gr.

Til disposisjon 0.482 mill. kroner til parsell Hol sentrum som vil medgå til eiendomserstatninger. Det er i år søkt om distriktsutbygningsmidler — 1 mill. kroner. Eventuelt bidrag herfra vil kunne anvendes til videre arbeidsdrift ved parsellen. Til strekningen Einset — Sveingardsbotn står til disposisjon 4.853 mill. kroner. Denne har en lengde på 14 km, herav er 5 km. planer. Arbeidene vil pågå på strekningen Syregardseter — Sveingardsbotn.

Fylkesveger

På anleggsbudsjettet er bevilget 11.0 mill. kroner. Av disse er avsatt til Stærnes bru over Lågen i Rollag 2.6 mill. kroner. Brua vil bli ferdig og åpnet for trafikk i august/september i år.

Til Heggtoppen bru i Lier der arbeidene ble igangsatt høsten 1979 er bevilget 1.4 mill. kroner. Brua ble åpnet for trafikk i januar i år. Til restarbeider Eikernsund bru i Øvre Eiker som ble åpnet for trafikk høsten 1979, er avsatt 0.8 mill. kroner.

Til fylkesveganlegget Bjonevika — Oppland grense er bevilget 1.8 mill. kroner. Vegen ventes ferdigbygget i 1980.

Til utbedringer fylkesveger, forarbeider oljegrus, er avsatt 1 mill. kr. og videre 1.5 mill. kr. til forsterkningsarbeider.

0.5 mill. kr. er bevilget til utbedring av ulykkespunkter og 2.75 mill. kr. til gang- og sykkelveger (kommunalveger).

Hertil kommer 2.2.mill.kr.refusjon til primærkommuner for bygging og utbedring av fylkesveger.



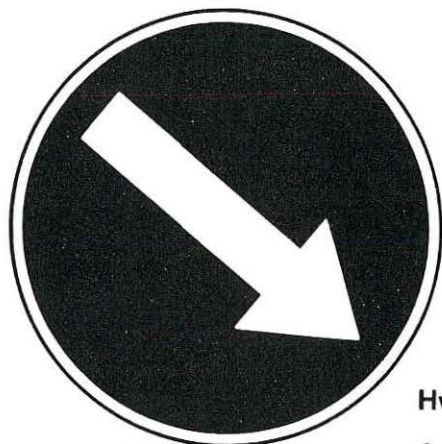
ARBEIDSVARSLING

Brobyggeren vil i en del nummer fremover behandle emnet arbeidsvarsling. Det er en kjennsgjerning at ikke all slik varsling er som den skal være. Bilistenes respekt for denne type skilt er også så som så. Vi skal ikke her kaste oss ut i noen diskusjon om årsaken til dette, men bare innskjerpe at det finnes klare regler for hvordan det skal skiltes ved ulike arbeidsoppgaver både på og langs veien.

Vegarbeid skal varsles som beskrevet i "Retningslinjer for varsling av vegarbeid", utarbeidet for Statens Vegvesen.

I tillegg til dette finnes et lite hefte som gir generelle regler samt eksempler på de vanligste varslingstilfellene.

Det er utdrag fra dette heftet som vil bli vist i Brobyggeren fremover. Vi vil imidlertid understreke at de som har med arbeidsvarsling å gjøre, studerer de gjeldende retningslinjene nøye.



Hvorfor varsler vi

- Beskytte arbeidere og trafikanter
- Søke å lede så stort antall kjøretøyer pr. tidsenhet forbi arbeidsstedet som mulig uten at det oppstår unødvendige faremomenter
- Effektivitet og økonomi i arbeidet

Hva sier lovverket

- Graving på offentlig veg må ikke utføres uten at det er innhentet tillatelse fra vegstyremakt (Veglovens § 57)
- Nødvendig vedtaksmyndighet for de skilter som settes opp i forbindelse med vegarbeid er avhjemlet i Vegtrafikklovens § 6 femte ledd og § 7
- Manuell dirigering av trafikken er avhjemlet i Vegtrafikklovens § 7.

NB – Delegering av slik myndighet må skje skriftlig

Hva må gjøres

1. Søk om gravetillatelse.
2. Utarbeid en plan for bruk av trafikk-anordninger.
3. Sørg for at planen er tilpasset forholdene på stedet og at trafikkanordninger står riktig plassert.
4. Fjern eller tildekk alle uaktuelle trafikkanordninger.

Trafikkdirigering



Skiltregulering:

- Kort vegstrekning (maks. 60 m)
- Moderat trafikk
- God sikt

Lyssignaler:

- Vegstrekning ikke over 250 m
- Moderat trafikk
- Sikt mellom anleggene eller informasjon om lange rød-tider
- Forvarsling med skilt 122



5. Sørg for at alle trafikkanordninger til enhver tid er rene og godt synlige.
6. Dersom arbeidsstedet flyttes må også varslingen flyttes med.
7. Roterende blinklys må kun nyttes av vegarbeidsmaskiner og kjøretøy som fraviker bestemmelsene i trafikkreglene.

Husk: Skilt 109 "Vegarbeid" skal kun nyttes når arbeidere er tilstede.

Manuell dirigering:

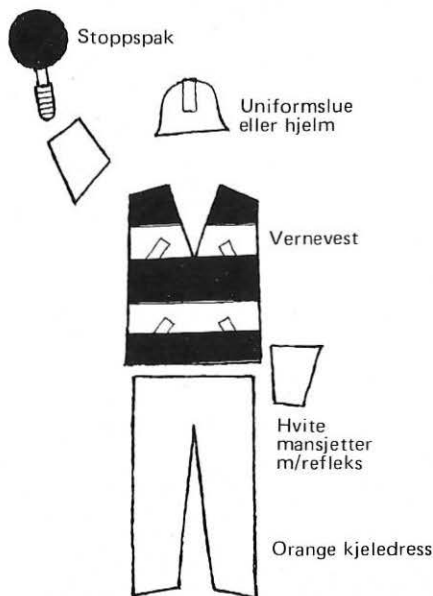
1 person:

- Kort vegstrekning (25–30 m)
- Liten trafikk
- God sikt

2 personer:






















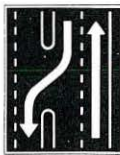



- Godt samband (visuelt eller radio/telefon)

Minimum utrustning er vist på tegningen.













Trafikkanordninger

skilt

				
105	106	107	108	109
				
110	112	122	133	135
				
216	224	228	230	231
				
258	259	306	retningspil	
				
omkjøringspil		midlertidig omkjøring		orienteringstavle
				
retningsmarkering	sebra-skilt	vegviser		

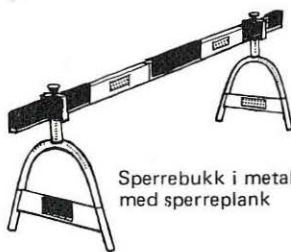
underskilt til skilt 109 eller 135

		
Sprengning Slå av radiosender	Vegarbeids- område	Brumaling
		
Snørydding	Vegmerking	Asfalt- arbeid
		
Kabeltrekk	Grøfterens	Oppmåling
		
Høvling		

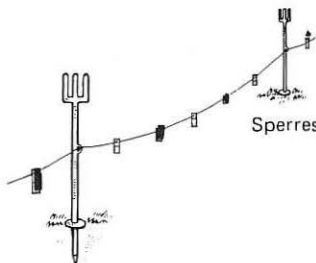
Andre trafikkanordninger



Sperrebukk i tre



Sperrebukk i metall med sperreplank



Sperrespett - sperresnor



Trafikkjegle



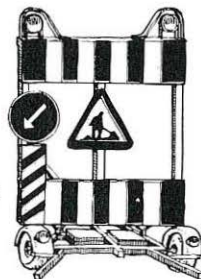
Lykt



Stoppspak



Trafikklyssignal



Sperrevogn

Vi fortsetter i neste nummer med å vise eksempler på ulike typer arbeidsvarsling.

Brobyggeren presenterer:

Den nye personalkonsulenten og POU

Av: W. Bakken

I et tidligere nummer av Brobyggeren orienterte adm. sjef Bakke om POU arbeidet som vil bli satt igang her i fylket.

Nå har vegkontoret ansatt personalkonsulent som har fått som første oppgave å ta seg av dette arbeidet.

Hans navn er Helge Thorrud, og han tiltrådte stillingen ved kontoret 1. januar i år. I en samtale med Brobyggeren forteller førstesekretær Thorrud at han er 31 år gammel, er gift og har 3 barn. Han er bosatt på Sysle, og driver et lite gårdsbruk på si.

Sin utdannelse har Thorrud fått i det militære, der han begynte i 1969. Foruten Krigsskolen har han gjennomgått grunnfag i pedagogikk ved Universitetet. Han forteller videre at etter endt skolegang har han arbeidet ved skolavdelingen ved Helgelandsmoen, og således hatt med forskjellig opplæring å gjøre.

På spørsmål om hvorfor han søkte seg over til vegvesenet, så svarer han at stillingen som personalkonsulent virket både interessant og utfordrende, på ham. Men, legger han til, vegvesenet er en så stor organisasjon så min aller første oppgave blir å lære denne etaten å kjenne.

Vi bemerker at vi synes han har vært mye på kurs den tiden han har vært hos oss.

Det er riktig nok det, sier Thorrud. Jeg vil anslå at over halvparten av tida til nå så har jeg vært på kurs. Dette har jeg sett på som svært positivt, og jeg har på denne måten allerede lært mange vegfolk å kjenne. Og mitt inntrykk til nå, skulle tyde godt for fortsettelsen, legger han til.

Som vi tidligere har nevnt, har du fått som hovedoppgave å arbeide med POU.

Men kan du forklare oss litt nærmere hva POU egentlig står for?

— POU er som sikkert en del kjenner til, en forkortelse for personal- og utviklingsutvikling. Det vil med andre ord si systematiske tiltak gjennom hele organisasjonen som har til hensikt å forbedre den i forhold til de mål den har satt seg for sin virksomhet.

— Du er ikke redd for å bli oppfattet som en som skal rasjonalisere bort ansatte i etaten da?

— Jeg får inderlig håpe at mitt arbeide ikke blir tolket på den måten. Jeg kan i denne sammenheng få referere til hva som står i "Grunnlag og Hovedmål for Statens vegvesen". Her finner vi på en måte hjemmel for utviklingsarbeidet ved å se på pkt. 7.3:



”Statens vegvesen vil arbeide for at organiseringen av virksomheten mest mulig er tilpasset de oppgaver etaten skal løse.

Arbeidet vil bli organisert med tanke på rasjonell og effektiv drift med bruk av moderne tekniske hjelpemidler og med henblikk på meningsfylt arbeid for de ansatte. Det vil bli arbeidet for en mest mulig riktig bemanning i forhold til arbeidsoppgaver og ansvar. I vegarbeidsdriften vil det bli lagt vekt på at det skal være en jevn helårig beskjefteigelse for etatens fast ansatte.

De ansatte skal medvirke i dette arbeidet”.

I protokoll til Særavtalen (4e) står det å lese:

”Det vil nå bli pålagt vegkontorene i samråd med de respektive hovedtillitsmannsutvalg å foreta en vurdering av det fremtidige arbeidskraftbehov i vegarbeidsdriften, både totalt og innenfor den enkelte stillingsgruppe”.

Av dette kan vi tolke at de undersøkelser som nå etterhvert vil bli gjort, er like mye av hensyn til den enkelte arbeidstaker, som etaten selv.

Utviklingsarbeidet bør nemlig base-
res på sterk grad av medvirkning fra de ansatte.

Dette arbeidet har en viktig individuell side som går på mellommenneskelige forhold — vår egen væremåte — åpenhet — samarbeid — og kommunikasjonsforhold.

— **Hva vil nå først konkret skje i POU arbeidet?**

— Vi må nå finne ut hva vegvesenet skal gjøre før man begynner å diskutere måten å arbeide på. Det kan synes riktig å starte arbeidet med en prioritering av bemanningsplan, herunder diskusjon og egendrift kontra entre-
prise.

— **Men vegvesenet er ikke bare vegarbeidsdriften?**

— Det er riktig, og det er sikkert mange som stiller spørsmål om arbeidsfordeling osv. ved vegkontoret. Dette bør vi også ta for oss så snart som mulig.

— **Hvilke konsekvenser vil det få for den enkelte ansatte når arbeidet settes i gang?**

— Pr. i dag er det ikke så godt å svare på det. Først etter at arbeidet er startet og vi ser resultatet av nødvendige undersøkelser og analyser, kan det sies om det er behov for endringer av rutiner, bemanning, maskinpark, arbeidsfordeling, administrasjon osv.

Som tidligere nevnt, skal virksomheten ta hensyn til enkeltindividene i etaten, og bygge utviklingsarbeidet i sterk grad på medvirkning fra de ansatte selv.

Og det at den enkelte selv har en positiv innstilling og deltar aktivt i det forestående arbeidet, vil få stor betydning for resultatene.



— **Men det er vel ikke så enkelt å endre en så stor organisasjon på kort tid?**

— Forslag på endringer kan stundom bli både vanskelige og tidkrevende å gjennomføre. Vanskelige fordi vi i stor utstrekning skal ta hensyn til den enkeltes interesser. Spesielt gjelder dette når det er motstridende interesser og uenighet. Det kan også være ønskelig å se forslagene i vid sammenheng. Men faren er at vi gjør det så vanskelig at vi aldri kommer til noen konklusjon.

Som nevnt kan det ta noen tid før vi ser resultatene av arbeidet, og jeg vil derfor be om at vi ikke blir utålmodige av den grunn.

I en så omfattende undersøkelse er det mange å ta hensyn til.

— **Med dette som utgangspunkt, er det da noen vits i å starte et så vidløftig arbeid?**

— Det er jo et faktum at vil vi gjøre det bedre her i livet, må vi være villige til å prøve noe nytt.

— **Har du etter din korte tid i vegvesenet noen formening om hvordan grasrota oppfatter POU-arbeidet?**

— Dersom jeg skal dømme etter de hilsner jeg er blitt møtt med av enkelte, så kan vel oppfatningen være så forskjellig. Det har vært fra: "Hvilken måte skal du spionere på da?" til "Det er bra du har begynt, for her er det mye å rette på".

Jeg vil derfor bare nå få si: La oss ikke være redde for å prøve. Det vil gi oss videre erfaring som kan føre til en enda bedre utvikling. La oss heller ikke vente med å endre det som kan gjennomføres på kort sikt. Bommer vi kan vi gjøre det om igjen.

Vi avslutter vår lille samtale med Thorrud i håp om at det arbeide han nå skal ta fatt på, vil få positive virkninger for alle parter.

Nytt sambandsutstyr:

I disse dager tar vegvesenet i bruk det nye sambandsutstyret for det interne kommunikasjonsnett.

Det utstyret som fram til i dag er blitt brukt, har sett sine beste dager, og vil nå bli skiftet ut med mer moderne enheter.

Dette gjelder både radioer og basisstasjoner.

Til nå er det kjøpt inn 27 radioer, og totalt vil 150 bli byttet ut. Hver enkelt radio koster ca. kr. 13.000,— og basisstasjonen koster pr. stk. kr. 35.000,—.

Det er den nedre delen av fylket som først vil ta det nye utstyret i bruk, og i løpet av 1982 regner vi med at hele fylket har fått nye radioer. Drammensområdet har som kjent vært et vanskelig område, kommunikasjonsmessig sett. Nå har en imidlertid fått rettet på dette, ved at det er blitt montert en mast på Haukåstoppen, som viser seg å gi god dekning. Uten å gå for mye inn på de tekniske detaljene, kan kort sies at de nye radioene har et betydelig større anvendelsesområde enn de gamle. Også rekkevidden er blitt vesentlig øket med det nye utstyret.

Basisstasjonene vil med tiden få satt inn automatikk som gjør det mulig å nå forhåndsbestemte abonnenter tilknyttet det ordinære telenettet. I motsetning til det gamle systemet kan nå samband også foregå over fylkesgrensene. Dette vil være en fordel dersom det i et fylke er områder som er vanskelig å nå, men som kan dekkes av en stasjon i et nabofylke.

Før de nye radioene ble satt i drift, ble det holdt et informasjonsmøte på Solberg vegsentral der representanter fra Vegdirektoratet demonstrerte det nye utstyret.



Her demonstreres den nye radioen

VEGVESENET KURSER



Nok et kurs i verne- og miljøarbeid er avviklet. Denne gang var samlingen lagt til Park Hotel i Drammen, og ytterligere 19 personer er dermed blitt kurset i dette viktige emnet. Kursledere var Einar Ottesen og Kåre Reiersgård. Dette var det siste i en serie på 10 kurs, og således har nå totalt 224 personer i vegvesenet fått opplæring. Kursledelsen berømmer deltagerne ved dette kurset for å ha vist stor interesse og glød i bestrebelsene på å sette seg inn i stoffet. Selv om emnene som skulle behandles var mange og omfattende, så har vi holdt oss innen arbeidsmiljølovens bestemmelser, forsikrer Ottesen og Reiersgård til slutt.

TAKK FOR INNSATSEN

Rep: W. Bakken

Vegvesenet holder vedlike tradisjonen med å samle de som i løpet av året har gått av med pensjon til en enkel sammenkomst.

I 1979 fratradte i alt 11 tjenestemenn med alderspensjon.

Av disse var 8 tilstede ved årets arrangement. I tillegg gledet også to ektefeller med sitt nærvær.

Sammenkomsten var i år lagt til Kongsfoss pensjonat på Åmot.

Gjestene ble ønsket velkommen av vegsjef Søfteland, og det ble deretter servert middag med "nogo attåt".

Det siste bestod i nytelser både for gane og øre.

Den driftige arrangementskomiteen hadde nemlig klart å engasjere entertaineren Trygve Hoff, kjent både fra Norsktoppen og opptredener i fjernsyn. Og han overbeviste det kresne

publikum om at hans bravader i NRK ikke bare skyldes at han er nordlending.

Muntre historier krydret med egne viser fikk latterdøren på vid gap mer enn en gang.

Driftsjef Willumsen avrundet samværet ved middagsbordet med noen velvalgte ord til gjestene.

Etter at kaffe og kaker var servert, ble dagens hedersgjester samlet til den mer høytidelige delen av programmet.

Den ble innledet med at vegsjefen hilste til de nye pensjonistene og takket for den innsats de hadde ydet i vegvesenets tjeneste.

Vegsjefen håpet videre at pensjonisttilværelsen ville bli en god tid, og at de nå ville få gjort det de ikke hadde ruppet mens de var i aktivt arbeid.

Hver enkelt fikk deretter overrakt vegvesenets gave som denne gang var et tinnfat med inskripsjon. Også diplom med takk for innsatsen ble tildelt den enkelte.

Overingeniør Hope avrundet dagens hyggestund med å takke for samværet, og ønske vel hjem.



Kristian Briskodden får overrakt gave fra vegsjefen.



Fra venstre: Kåre Hallan, Erik Briskodden, Sigurd Lien, Kristian Briskodden, Jørgen Ringsaker, Anker Solberg, Andreas Godager, Steinar Strømme og vegsjefen.

Vegdirektøren har tatt farvel med Buskerud

Av: W. Bakken



Like før jul fikk vegkontoret besøk av vegdirektør Karl Olsen og tekn. direktør Arne Grotterød.

Som de fleste sikkert kjenner til, vil vegdirektøren gå over i pensjonistenes rekker fra 1. september i år.

Men før så skjer, vil han reise rundt til de enkelte fylkene å ta avskjed med sine medarbeidere.

De to gjestene var først med på et fagsjefmøte, der foruten avdelingslederne også tillitsmennene for de enkelte organisasjonene i vegvesenet var tilstede.

Etter å ha blitt hilst velkommen av vegsjefen, ble en del aktuelle temaer innen vegvesenet i dag behandlet.

Sammenkomsten ble avsluttet med at vegsjefen overrakte en Peer Gynt kniv og ei bok om Buskerud fylke som avskjedsgave til vegdirektøren.

Etter en enkel bevertning i vegkontorets kantine, avsluttet Olsen og Grotterød sitt besøk med å kikke litt nærmere på planavdelingen.



Som et minne fra Buskerud fikk vegdirektøren overrakt kniv og bok.

Etter sitt besøk i Buskerud, sendte vegdirektøren denne hilsen til vegsjefen:



KARL OLSEN
VEGDIREKTØR

OSLO 3. mars 1980

Herr vegsjef i Buskerud

3000 DRAMMEN

Kjære vegsjef!

Sent - men forhåpentlig like godt - vil jeg takke for hyggelig mottagelse og kjærkomment minne da jeg besøkte dere i Buskerud vegvesen like før jul.

Jeg ser ikke bort fra at det ennå kan bli et kortvarig besøk i Drammen før min tjeneste i Statens Vegvesen er omme, men for meg var dette besøk å betrakte som avskjed med et fylke som jeg har all grunn til å takke for godt samarbeide med.

Med hilsen

Karl Olsen

Vegvesenet bygger nå leirfylling på 200.000 m³

Tekst: Svein Sønju

Foto: Arve Aaby

Vi har nå snart arbeidet i tre år med omkjøringsvegen rundt Hønefoss. Høsten 1978 blei den første parsellen åpnet. Det gjaldt strekningen Veien - Ve med arm av r.v. 7 fra Ve til Ramsrud, i alt ca. 2 km. Strekingen omfatter ei bru over Bergensbanen, og dermed er Ramsrud-undergangen en saga blott, i alle fall så langt det gjelder r.v. 7. Jeg vil gjette at folk langs Heradsbygd-vegen sukker lettet over å slippe denne omkjøringa.

I området rundt Ve har vi planert ca. 335 dekar. Her er det ikke så mye nydyrking, men masse planering av svært

bratt beiteland. Området omfatter også en del fulldyrka mark som vi måtte ta med for å få helheten i

området.

Og nå står vi altså midt oppe i den store nydyrkinga i Sørumsmarka. Dette er et område på godt over 400 dekar. Før var her skogsterreng med en mengde svært bratte daler. Dette blir nå etterhvert åkerland.

I forbindelse med kryssinga av jernbanen nær Tolpinrud har vi bygget opp ei leirfylling på ca. 100.000 kubikk meter i 13 meters høyde. Den skal bygges videre opp til 23 meter neste sommer, og totalt på 200.000 kubikk meter.

I Norge er det tidligere bygget ei leirfylling på 26 meter ved Kløfta. Ellers kjenner vi ikke til leirfyllinger av tilsvarende størrelse, uten at vi kan vite nøyaktig hva som bedrives for eksempel i Sovjet. Men faktum er at leirfyllinger av noen størrelse er pionerarbeid i den vestlige verden.

En interessant side ved dette arbeidet er økonomien. Ei bru ville i dette tilfellet kostet ca. 10 millioner. Leirfyllinger med motfyllinger vil komme på under 4 millioner. Altså er det

store summer å spare der en kan bruke leirfyllinger i stedet for bru..

Vi har vært i stand til å drive noenlunde kontinuerlig gjennom hele året til tross for arbeidets karakter. Vegfyllinger av leire kan selvsagt bare legges ut om sommeren. Men vi har en del arbeid som vi har reservert for vinteren.

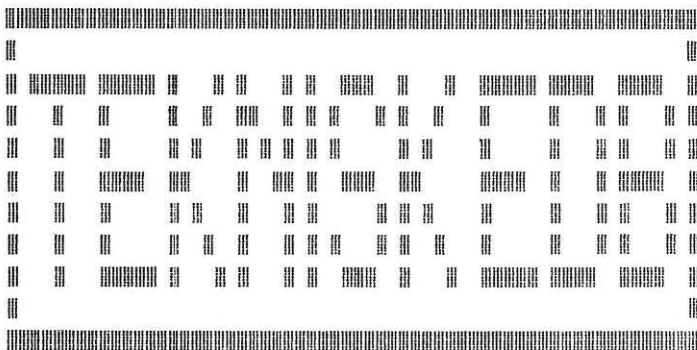
Dalene er så bløte at matjordene hadde vært umulig å få opp på sommeren. Bekkelukkingene er det absolutt en fordel å foreta på telen, og like-dan transport av masse til motfyllinger.

Brugjengen vår har bygget ei bru hver vinter og er nå i ferd med sin tredje. Dette er brua i Styggedalen, der hvor riksveg 35 skal krysse over omkjøringsvegen i framtida.

Neste år regner vi å ha forbindelsen med riksveg 35 klar til ferien. Dermed vil en kunne omkjøre Hønefoss greit til Busund og Snyta. Først i 1983 kan vi regne med å ha veien klar til sjukehuset. Og først da kan vi starte på parsellen Veien — Nymoen, som skal føre Valdres-trafikken utenom Hønefoss.



Endel av Sørumsmarka. Vi ser nederst til høyre noe av storfyllinga.



Av Tore Braaten

Den elektroniske datamaskinen ble tatt i bruk av Statens vegvesen som hjelpemiddel ved planlegging og bygging av vegger i 1958.

Siden den tid har såvel datamaskiner som programmer gjennomgått en rivende utvikling. I 1980 står mikroprosessen klar til å ta over – vi kan bare ane utviklingen de neste 20 år.

Etter at vegkontoret i Buskerud i 1972 og 1973 tok i bruk to skrive-maskinterminaler ble det mulig for kontorets ansatte selv å stå for noe av beregningene – terminalene måtte for beregning knyttes til en datamaskin via en oppringt telefonlinje.

I vel et år har vi nå gjort bruk av en mini-datamaskin vel egnet for tekniske beregninger. Nytt av året er en linjefølger (for lesing av data fra kart) og en skriver. Med dette utstyret (samlet kostnad ca. 230.000,- kroner) kan vi ved hjelp av passende programmer utføre beregninger innen feltene landmåling, enklere linje- og utsettingsberegninger, enklere masseberegning samt arealberegning.

Ved å nytte mini-datamaskinen som terminal knyttet til en større datamaskin blir det mulig å utføre de mere kompliserte beregninger.

Som anvendelsesområde nevnes: Veg-geometri, trafikkteknikk, kostnadsoverslag, konsekvensanalyse, anbudsregninger, driftsplanlegging, dimensjonering av bruer og andre konstruksjoner, vegers bæreevne.

I gjennomsnitt er mini-datamaskinen nå i drift 20 timer i uken og ca. 20 personer er brukere. (Planavdeling, anleggsavdeling, grunnseksjonen og laboratoriet).

Masseberegning for detaljplaner og tegning med automatisk tegnemaskin utføres av Vegdirektoratets kontor for Teknisk EDB. Vegdirektoratets kontor for Teknisk EDB er faglig ansvarlig for virksomheten – ved hvert vegkontor er det en kontaktperson.



Avd.ing. Tore Braaten er vegkontorets kontaktperson på EDB. Han viser her fram adresseklapper til Brobyggeren som nå blir produsert med det nye utstyret.

GODE GAMLE DAGER:



Fra maskinoppsynsmann Olav Skredderberget har vi fått dette gamle bildet. Det er tatt under bygging av rv. 49 i nærheten av Brautemo bru, og viser de som arbeidet på dette anlegget.

Som vi ser på bildet ble steinbryteren brukt den tida. Ellers var dette glansperioden for trillebår, hakke, spade, slegge og spett.

For å transportere masser ble det brukt vogn som gikk på skinner.

Arbeidsdagen startet klokka sju om morgenen og varte til klokka fem. Ellers har vi fått opplyst at timefortjenesten lå på 50 øre, og at akkordarbeide ga 70 øre timen i fortjeneste.

Samtlige på bildet er fra Gol.

Foran fra venstre ser vi: Arne Rusten, Nils Nylende, Ivar Rusten, Johan Karlsen, Thorleif Klemma.

Bak fra venstre: Ola Nylende, Johan Larhus, Olav Hulen, Henry Johansen, Ola Skredderberget og Ingvar Haugen.

VELFERDSTUR ANNO 1930

Velferdsmidler som i dag deles ut, gir anledning til behagelige turer i moderne turistbusser. Men slik har det nok ikke bestandig vært.

Det forekom nok også i 1930-årene at oppsynsmannen og avdelingsingeniøren ga tillatelse til å bruke vegvesenets lastebil til en søndagstur.

Bildet viser "Brendelaget" ute på en søndagstur — kanskje ikke så behagelig skyss — men tenk for en avkobling etter en slitsom arbeidsuke å kunne ta en tur fra Haugastøl til Eidfjord.



Initiativ og oppfinnerglede gir premie i forslagsordningen

Av W. Bakken

Olav Jensen og Knut Øren er navnet på to av de som arbeider med grunnboringer i fylket.

Sammen er disse to blitt belønnet gjennom forslagsordningen med premie, først lokalt med kr. 1.500,— og deretter ytterligere med samme beløp fra det sentrale bedømmelsesutvalget.

Premien er kommet som et resultat av ulike forbedringer og ombygginger disse to har foretatt på grunnborings-traktoren de bruker.

Og så stor interesse har dette arbeidet vakt, at flere fylker som har tilsvarende utstyr, visstnok 16 i alt, har bedt om å få detaljerte beskrivelser av forbedringene.

For å få litt nærmere kjennskap til hva disse to lokale Petter Smartene

egentlig har funnet på, har vi avlagt et besøk ved mannskapsforlegningen ved Solberg vegsentral der de to holder hus.

Jensen og Øren forteller at det egentlig startet høsten '77, like etter at de hadde tatt den nye grunnborings-traktoren i bruk. Ganske snart viste det seg at traktoren i sin daværende form ikke svarte til forventningene. I motsetning til mange andre som sikkert hadde slått seg til ro med at dette var noe de måtte leve med, la de to herrer sine hoder i bløt og startet prosjektet "ombygging".

Jensen og Øren forteller videre at det første de fant ut de måtte gjøre noe med, var å flytte en del av utstyret som viste seg å være svært uhensiktsmessig plassert. Dette gjaldt

i første rekke skriveren som satt på utsiden av hytta. Eksospotte og lys var montert slik at sikten ble hindret og hendler for gass og hydraulikkpumpe var plassert så lang ut på maskinen at det kunne bli skadet under kjøring i krattskog o.l. Etter at dette var blitt rettet på, ble det satt inn frontrute og vindusvisker, og hytta fikk påmontert pressenning med plastvinduer.

Videre ble det påsveiset en plate over beltene, og en kasse for borstenger ble satt på maskinen. Vinsjen fungerte heller ikke slik den skulle, og dette rettet selvsagt de to karene på.

Men den aller største forbedringen er etter oppfinnernes egen mening at de nå har fått satt frontskjær på traktoren.

Foruten at dette brukes til å rydde veg med, blir det også brukt til å stabilisere maskinen under boring. Skjæret som er hydraulisk drevet, blir presset ned, og derved oppnås en mye

bedre vektfordeling under boring. Tidligere viste det seg at det kunne være problemer med å få maskinen til å stå stille under dette arbeidet.

Jensen og Øren har også foretatt en rekke andre endringer både på selve traktoren og utstyret forøvrig.

Vi skal ikke komme nærmere inn på enkelt detaljene her, men bare få slå fast at grunnboringstraktoren er blitt langt mer effektiv og enklere i bruk enn tidligere.

Vi har her fått et eksempel på at initiativ, omtanke og oppfinnerglede i det daglige arbeide har ført til vesentlige forbedringer og besparelser både for arbeidstaker og arbeidsgiver.

Vi vil for egen regning til slutt få legge til, at når en vurderer hele dette prosjektet under ett, og ser hvilken interesse arbeidet har vakt ut over fylkesgrensene, så synes vi Staten her har fått mye igjen for pengene!



Grunnboringstraktoren slik den er i dag.

FLERE GODE FORSLAG ER BLITT PREMIERT

Buskerud er inne i en blomstrende tid når det gjelder gode forslag. Foruten tidligere omtalte forslag fra herrerne Jensen og Øren, har også Anne Berit Somby ved laboratoriet stukket avgårde med en premie på kr. 1.000,—.

Denne oppmuntringen har hun fått fordi hun har laget en journal for oppfølging av analyseresultater.

I sin vurdering av forslaget, sier det lokale bedømmelsesutvalg bl.a.: Redigeringen av den nye journalen for bituminøse masser gjør det betydelig enklere og raskere å finne frem til de enkelte opplysninger man måtte ønske. Samtidig gir oversiktsskjemaene direkte sammenligninger med entreprenørenes analyseresultater, foruten greie årsoversikter for hvert enkelt asfaltverk. Dette vil bl.a. gi et godt utgangspunkt for en nærmere oppfølging av asfaltproduksjonen.

Brobyggeren gratulerer Somby med utmerkelsen.

Vegkontoret er også denne gang representert blant prisvinnerne i forslagsordningen.

Willy Bakken er nemlig blitt belønnet med to premier, hver på kr. 200,—. Han har laget et nytt identitetskort for ansatte i vegvesenet. Kortet er tilpasset flexikortene som nyttes på vegkontoret, og vil utgjøre baksiden av disse.

Også andre kategorier tjenestemenn vil etterhvert få utdelt de nye identitetskortene. En del innen biltilsynet har allerede tatt dem i bruk.

Den andre premien har Bakken fått



Ved en enkel høytidelighet på Solberg vegsentral fikk dette trekløveret overrakt sine premier av formannen i SU, Frithjof Indseth.

Anne Berit Somby flankeres her av Knut Øren, t.v., og Olav Jensen.

for utarbeidelse av en nyredigert meldingsblankett. Denne blanketten, egenmeldingen, erstatter to ulike skjemaer som tidligere ble brukt i samband med ferie- og sykefravær samt fleksitidsordningen.

Også en representant i biltilsynet er denne gang blitt hedret med premie.

Ove Hegna er blitt tildelt kr. 200,— for sitt forslag på et verktøy som skal nyttes ved av- og påmontering av store hjul.

Anders Haga har fått Samarbeidsutvalgets krus. Han hadde sendt inn forslag på adskilt redskapsbu som ikke nådde opp til premiering. I stedet fikk han krus som takk for utvist interesse.

Slik vil de nye identitetskortene se ut:

IDENTITETSKORT
STATENS VEGVESEN BUSKERUD

Navn: _____

Stilling: _____

Underskrift: _____

Fødselnr.: _____

PRØVE

FOTO

Utstedt dato _____

Underskrift - stempel 

Tapte kort bes levert
Buskerud Vegkontor,
Tollbugt 2,
3000 Drammen

LO

Kort nr. _____

NYTT FRA AMU:

Vi sakser fra AMU protokollen:

- Røykvarslere skal nå monteres i vegvesenets brakkeforlegninger.
- Det tidligere omplasseringsutvalget er oppløst. Linjeledelsen får nå dette ansvaret. AMU vil behandle saker som ikke løses og generelt drøfte disse problemene.
- Påbud om bruk av verneutstyr vil

komme. Spesielt minnes om bruk av orange tøy eller vernevest. Ingeniører og oppsynsmenn er svært dårlige til å bruke dette.

- Varmedress-saken ruller videre.
- Vernet dager skal holdes på Gol og Kongsberg.
- AMU vil foreta befaringer og holde møte ute i områdene.

SKADE- STATISTIKKEN



Av verneleder Arve Aaby

Her er tatt med alle innmeldte skader, også de uten fravær. Statistikken gjelder for tjenestemenn i driften. Biltilsynet, vegkontoret og oppsynet er ikke med.

1. Skadede arbeidet med:

	75	76	77	78	79
Boring	1	5	3	0	1
Knuseverk, trsp. belter,	3	0	0	2	0
Kjøring, brøyting m.v.	0	0	2	1	2
Manuell løfting, bæring	6	3	5	5	3
Maskinell lasting, graving	1	1	1	0	1
Lading, sprengning	1	0	0	0	0
Rensk, sikringsarbeid	2	0	2	0	0
Reparasjon, montering	3	5	3	4	3
Rydding av skog	1	1	3	4	0
Forskallingsarbeide, stillas	0	0	2	2	0
Sveising, sliping	0	0	1	0	0
Diverse	0	1	2	1	0

2. Skaden ble fremkalt ved:

	75	76	77	78	79
Skjæring, klemming, hugg	5	1	8	8	4
Snubling, gliing, trå feil	8	5	6	0	3
Fallende gjenstand	2	4	1	3	1
Utforkjøring, velt	0	1	1	0	3
Svikt i underlag, ras	0	0	0	0	0
Sprut	1	2	4	0	0
Roterende maskin	0	2	1	0	0
Eksplisjon	0	0	0	0	0
Annet	2	1	3	8	0

3. Skaden gjelder:

	75	76	77	78	79
Hode	3	4	0	3	2
Øyne	0	1	5	0	0
Kropp	5	3	5	3	4
Armer	3	1	0	2	1
Hender	2	4	5	6	1
Ben	4	3	9	5	2
Tær	1	0	0	0	1
Indre organer	0	0	0	0	0

4. Skade type:

	75	76	77	78	79
Åpent sår	6	2	4	8	1
Muskelskade	4	4	7	4	1
Leddskade	2	3	4	1	3
Brudd	5	5	3	2	4
Forbrenning	0	0	0	0	0
Fremmedleg.	0	1	4	0	0
Hudskade	0	0	0	2	0
Annet	1	1	3	2	2

5. Skaden skjedde på ukedag:

	75	76	77	78	79
Mandag	3	0	8	4	0
Tirsdag	6	3	4	3	4
Onsdag	5	6	4	3	2
Torsdag	2	5	6	8	3
Fredag	2	2	2	1	3

6. Tidspunkt:

	75	76	77	78	79
07.00–10.00	1	2	4	6	3
10.00–13.00	9	6	13	3	5
13.00–16.30	7	7	6	7	1
Annet	1	1	0	1	2

7. Aldersfordeling:

	75	76	77	78	79
Under 30 år	1	0	6	2	0
30–40 år	3	3	6	3	2
40–50 år	5	5	5	7	3
50–60 år	3	4	3	5	4
60 år og over	6	4	4	2	2

8. Fraværets varighet:

	75	76	77	78	79
1– 3 dager	0	2	3	3	2
4–10 dager	8	1	9	7	2
11–20 dager	6	4	5	3	3
21–40 dager	1	6	1	2	3
41–60 dager	0	0	3	1	0
61–90 dager	0	1	0	0	1
90 dager og over	2	0	0	0	0

Statistikken bygger på et altfor lite tallmateriale de enkelte år til å kunne gi noe representativt bilde av de forskjellige risikofaktorer, med det kan likevel være interessant å se utviklingen de siste årene.

I vernearbeid har det vist seg at kunnskap om faremomentene er det beste sikkerhetstiltak

Hvis ulyk- ken er ute

Arbeidsmiljølovens § 21 omhandler arbeidsgiverens meldeplikt ved arbeidsulykker, **tilløp til alvorlige ulykker** og akutt forgiftning. "Retningslinjer for ulykkesberedskapen på Vegvesenets arbeidsplasser" punkt 3 tar også for seg dette.

Da det har vært endel spørsmål om dette, har vi sammenfattet de regler som gjelder. Problemet kan ofte være å vite hva som regnes som tilløp til alvorlig ulykke og forskjellen på alvorlig og mindre alvorlig ulykke. For å være på den sikre siden anbefaler vi at det heller meldes noen ganger for mye enn en gang for lite.

Det har falt dom i en slik sak hvor bøter er ilagt for ikke å ha meldt fra til arbeidstilsynet. Unnskyldning om at man ikke kjente denne plikten ble ikke god tatt da dette er et så sentralt punkt i arbeidsmiljøloven.



A Alvorlige ulykker

Når redningsaksjonen er gjennomført skal følgende gjøres:

- 1 Straks melde til Arbeidstilsynet
- 2 Straks melde til nærmeste politi-myndighet.
- 3 Varsle ansvarlig ingeniør ved vegkontoret (pr. telefon)
- 4 Varsle vernelederen (pr. telefon)
- 5 Skriftlig bekrefte meldingen til Arbeidstilsynet, kopi sendes verneombudet.

- 6 Skriftlig bekrefte meldingen til politiet. Kopi sendes verneombudet
- 7 Fylle ut og sende "Skademelding til Rikstrygdeverket" (Sendes trygdekassen i skadedes hjem-kommune)
- 8 Fylle ut og sende "Skademelding fra arbeidsleder" (Sende vernelederen)

B Mindre alvorlige ulykker

Sørge for nødvendig hjelp til den skadede.

- 1 Fylle ut og sende "Skademelding til Rikstrygdeverket" (Sendes trygdekassen i skadedes hjem-kommune)
- 2 Fylle ut og sende "Skademelding fra arbeidsleder" (Sendes vernelederen)

C Tilløp til alvorlige ulykker og akutt forgiftning

- 1 Melde til Arbeidstilsynet snarest og senest innen 3 dager
- 2 Melde til vernelederen (Skjemaet "Skademelding fra arbeidsleder" brukes med nødvendige tillempninger)

Det er den stedlige arbeidsleder (vegmeister/oppsynsmann) eller dennes stedfortreder som er ansvarlig for at melding etter denne liste blir utført.

Dersom ulykken har ført til død, bør vegvesenets tjenestemann som får meldingen kontakte prest eller lensmann slik at en av disse kan varsle pårørende.

Denne varslingen bør foretas så raskt som mulig, slik at pårørende ikke får meldingen via radio/tv eller presse.

NYTT SKILT

Foto: Arve Aaby



Et av de stedene som er høyt oppe på ulykkesstatistikken, når vi ser bort i fra tettbygde strøk, er Kreklingundergangen på E-76. Her har skjedd nærmere 20 politiregistrerte ulykker de siste 10 år. Når vi så vet at dette tallet minst kan ganges med ti for å få det

totale antall ulykker, skulle dette bli minimum 20 ulykker i året. Vegvesenet har derfor nå satt opp et "hjemmelaget" skilt som varslere de vegfarende om dette spesielle stedet. Så er det bare å håpe at dette tiltaket kan bidra til å rette opp de dystre talls tale.

ETTER

ULYKKE

Et annet

i Fossek

På b

sendte

JUNNELEN PÅ E 18

et en del betraktninger i forbindelse med trafikkulykken

laget som var i Dagsrevyen, og de uttalelser som her kom,

til våre to som var på jobb denne lørdagen:



STATENS VEGVESEN
VEGSJEFEN I BUSKERUD FYLKE

Jan G. Eriksen, Jakslandv., 3440 Røyken
Robert Pettersen, Brøttet 108, 3000 Drammen

Saksbehandler: Søfteland

Deres ref.	Vår ref.	Ark. nr.	Dato
	Sø/OA		20. februar 1980

TRAFIKKULYKKE PÅ E18 I LIER LØRDAG 16. FEBRUAR 1980.

Jeg viser til samtaler om ulykken som var i Fossekoll-tunnelen sist lørdag.

Du har sikkert sett både i avisene og i dagsrevyen at det er mange som har påstått at vejen var glatt, og at dette var en vesentlig årsak til ulykken. Jeg vil ikke nå uttale meg noe bestemt om ulykkesårsaken. Jeg ser bare at her kan det også være mange andre årsaker, f.eks. vanskelige lysforhold (sol, snø, skygge), skitne frontruter, stor fart, liten avstand og for hurtig oppbremsing.

Vi får bare vente på politiets etterforskning og våre egne undersøkelser før vi trekker de endelige konklusjoner for eventuelt å gjøre forholdene bedre i framtida.

At folk reagerer slik som i dette tilfellet med å klage på vegforholdene og å legge skyld på vegvesenet, må vi vente og bare finne oss i. Men jeg beklager meget sterkt måten fjernsynet avsluttet sin reportasje på. Her ble det vist bilde av vegvesenets saltbil og sagt at den kom for seint, underforstått for seint til å hindre ulykken. Programlederen visste at det ikke var vanlig å strø salt mer enn det som var gjort tidligere på dagen. Situasjonen burde ha mant til forsiktighet med hensyn til å trekke konklusjoner og spesielt med å dele ut skyld. Ved en alvorlig trafikkulykke hvor menneskeliv gikk tapt, må en slik direkte beskyldning mot dere som var på vakt, virke spesielt sterkt. Jeg vil for min del gi uttrykk for at jeg har full tillit til at dere gjorde arbeidet denne lørdagen slik dere skulle. Legg derfor ikke vekt på fjernsynets avslutning. Vi får i beste mening oppfatte dette, til tross for sakens alvor, som en sammenblanding av fantasi og reportasje.

Jeg vil til slutt takke for den hjelp som dere ytet ved de to ulykkene på E18 sist lørdag.

Olav Søfteland
Vegsjef

POSTADRESSE
Postboks 2265 Strømse
3001 Drammen

KONTORADRESSE
Tollbugt 2
3000 Drammen

TELEFON
673-81 88 80

Innsatsviljen lever fortsatt!

Jeg kunne jodle høyt og ubehersket! Innsatsviljen lever fortsatt!

Og så litt mer nøkternt. I forbindelse med omkjøringsvegen rundt Hønefoss skulle vi føre et rør 60 cm under jernbanen i en lengde på 22 meter. Dette er egentlig et arbeid for spesialfirmaer, men vi hadde lyst til å prøve arbeidet sjøl. Hvis vi klarte det med å trykke med to dozere, regnet vi med å kunne spare endel penger.

Det skulle vise seg at vi fikk enkelte vanskeligheter underveis og var nære ved å gi opp. Deadline for å gi opp var satt til neste formiddag. Et firma kunne passe det inn i programmet hvis vi bestemte oss på det tidspunktet.

Da var det sportsånden dukket opp.

Våre to sveisere, Leif Moen og Åge Rolvsen, samt to mann fra private firmaer, Reidar Enderud og Erling Bjørnsen, gikk løs på oppgaven utover kvelden sammen med oppsynsmannssass. Ole Karterud.

Kl. '01.00 på natta kunne ikke maskinen få gjort mer. Men de to sveiserne fortsatte til klokka fem om morgenen med å sveise på og laske en ny seksjon av røret. Om morgenen var det klart til ny trykking, og i løpet av kort tid var røret igjennom.

Egentlig burde ikke dette fortelles av redsel for represalier med loven i hånd. Men jeg kan ikke dy meg.

Slik innsatsvilje gjør en varm om hjertet.

Svein Sønju

Velferdsmidlene for 1980 er fordelt

Bevilget til velferdsformål 1980		kr. 53.000,—
Gryteburettet	kr. 1.500,—	
Bedriftsidrettslaget	kr. 8.000,—	
Pensjonisttur 1980	kr. 8.000,—	
Premier BROBYGGEREN	kr. 240,—	
Reserve	kr. 10.260,—	kr. 28.000,—
Til fordeling		kr. 25.000,—

Som fordeles på områder, vegkontor og biltilsynsstasjoner etter antall bosatte i områdene og antall ansatte ved vegkontor og biltilsynsstasjoner:

	Antall ansatte 1/1-80	% av ansatte	Til-delt kr.
Område I	31	6,0	1.500,—
—»— II	51	9,5	2.375,—
—»— III	49	9,0	2.250,—
—»— IV	24	4,5	1.125,—
—»— V	68	13,0	3.250,—
—»— VI	57	11,0	2.750,—
—»— VII	51	9,5	2.375,—
Vegkontoret	133	25,0	6.250,—
Biltilsynet Drammen	29	5,5	1.375,—
—»— Kongsberg	14	2,5	625,—
—»— Hønefoss (inkl. Gol)	23	4,5	1.125,—
	530	100,0	25.000,—

NYE UTVALGSFJES



SAMARBEIDSUTVALGET:

Fra venstre: Truls Løvliid, Sigurd Moen, Thorleif Sæter, Olaf Ruud, Olav Søfteland, Trygve Willumsen, Runar Bakke og Hans G. Kvikstad.

Foran: Sekretæren i SU, Anne Karin Riise Jensen, den nyvalgte formannen Asbjørn Bustgaard og den tidligere formannen Frithjof Indseth.



ARBEIDSMILJØUTVALGET:

Fra venstre: Per Bergheim, Georg Grevsgård, Ivar Skretteberg, Rolf Sandberg, Sigmund Haugen, Arve Aaby, Asbjørn Bustgaard, Runar Bakke og Trygve Willumsen.

Foran: den tidligere formannen Albert Skarstad og den nyvalgte, Olav Søfteland.

VEGVESENETS FOTTØY-TILBUD:



Følgende typer vernefottøy lagerføres på Solberg vegsentrall: Fra venstre: 7017 Støvel m/snøring, S450 Støvlett u/for, 3538 Termostøvel.



Fra venstre: 895 Lett sommersko, 4323 Lav sko, 8645 Gummistøvel.



Uttak skjer gjennom arbeidsleder. På bestilling kan ytterligere tre typer skaffes. Normalt vil slik bestilling skje to ganger i året (1. februar og 1. september). Dette gjelder : Fra venstre: 301 Tresko, 626 Skolett m/for, 3109 Lett gummistøvel.

De som ønsker en av disse tre typene må i god tid før de nevnte bestillingsdatoer gi beskjed til oppsynsmannen.

Leserinnlegg: *etter en julehilsen*

NIF'S KOMMENTAR TIL VEGSJEFENS JULEHILSEN

Vegsjefens julehilsen inneholdt et noe uvanlig avsnitt, som av de mange reaksjoner å dømme, nokså utvilsomt ble lest med interesse rundt omkring. Hvilket budskap er det så vi leser?

I tillegg til at det har forekommet et tilfelle av kritikkverdig adferd blant etatens ansatte, har det om en annen tjenestemann gått et rykte om uhederlighet, uten at så er tilfelle.

Disse forhold er hver for seg sterkt å beklage. Jeg finner grunn til å peke på det siste. Usanne rykter sprer seg lett uten at den ryktene retter seg mot får greie på hva som sies. Mot slike baktalelser er et menneske forsvarsløs.

La oss unngå slikt i fremtiden.

Jeg oppfatter vegsjefens innlegg som en advarsel mot slik framferd, og en rensking av Svein Sønju.

Tore Braaten – tillitsmann NIF

NITO'S KOMMENTAR TIL VEGSJEFENS JULEHILSEN

NITO slutter seg til det tillitsmannen for NIF har uttalt i denne sak. Imidlertid finner vi det riktig å legge til at vi synes vegsjefens måte å kommentere saken på, var uheldig og bidro til å spre ryktene ytterligere.

Ved å benytte bedriftsavisa blir en mengde mennesker gjort kjent med forhold som primært skal løses innen etaten.

Kjell Reistad – tillitsmann NITO

Gjesp fra grøftekanten



NRK OG SAKLIGHET

Lørdag 16. februar skjedde en vold-
som kjedekollisjon i Fosskolltunnelen
på E 18 i Lier.

Ulykken kostet ett menneske livet,
og flere ble skadet.

Nærmere 90 mennesker, 18 person-
biler og en buss var innblandet i
kjempesmellen. De materielle skadene
beløp seg sikkert til hundretusener av
kroner.

Samme kvelden kunne Dagsrevyen
vise en reportasje om ulykken. Vi fikk
her se redningsmannskapene i arbeid,
og to av de som var innblandet i ulyk-

ken ble intervjuet. Forståelig nok falt
en del følelesladede kommentarer i
innslaget.

Som så ofte før, ble skylden lagt på
vegforholdene og vegvesenet.

Reportasjen blir nemlig avsluttet
med at vegvesenets saltbil blir zoomet
inn i de tusen hjem, og tv-reporteren
kan fortelle at nå er endelig salt-
bilen kommet – men den kom for
sent denne gang!

Denne konklusjonen er et over-
tramp av dimensjoner.

Her kom altså Dagsrevyens reporter,
på grunnlag av samtaler med opprørte
bilister, til den slutning at årsaken til
ulykken ene og alene må tilskrives
at mannskapet på vår saltbil ikke har
gjort jobben sin!

Hvilke følelser må ikke de som var
på jobb denne dagen sitte igjen med
etter en slik påstand?

Samme tv-reporter hadde i løpet av
ulykkesdagen flere samtaler med vår
vegsjef som kunne fortelle at saltingen
ble utført slik den skulle.

Våre folk hadde gjort jobben sin!

Det er selvsagt ikke første gang
NRK er ute på oppdrag av denne art.
Vi skulle kunne vente at dette nyhets-
media holdt seg for god til på en lett-
vint måte å legge skylden direkte på
enkeltpersoner ved en alvorlig ulykke
hvor menneskelig gikk tapt.

W. Bakken

Har du ferie tilgode?

Gjennom rundskriv til de ansatte, er
det blitt gjort oppmerksom på at ferie-
dager for ferieåret 1979/80 må være
tatt innen 1. mai.

Det står videre at utsettelse kun kan
komme på tale ved sykdom, eller at
arbeidssituasjonen gjør at ferien må
vente.

Da må søknad om å få ta ferien etter
1. mai, sendes tjenestevei.

Så moralen er:
Sørg for at du har tatt resten av din



FØLGER DU DE NYE GÅ-REGLENE?

ferie innen 1. mai, ellers kan du risi-
kere å miste den!

VERNEKOFFERT

Av alt verneutstyr som lagerføres på Solberg vegsentral er det nå plukket ut et eksemplar av hver type og samlet i en koffert.



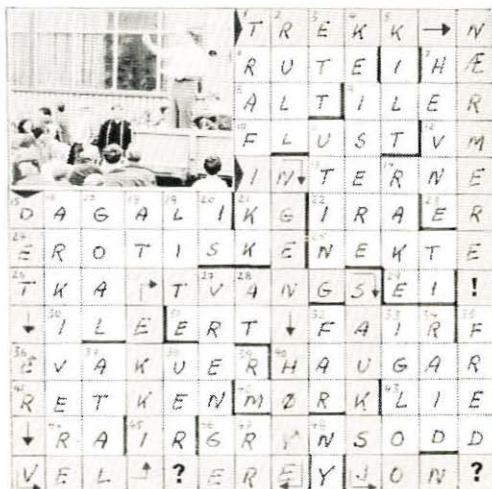
Der det er ønskelig å vise fram dette (kontaktmøter, konferanser, kurs o.l.) kan kofferten lånes ut hos hovedverneombud eller verneleder. Det kan være nyttig å vise disse tingene, da det er svært mange som ikke vet hva som lagerføres.

KRYSSORDLØSNING

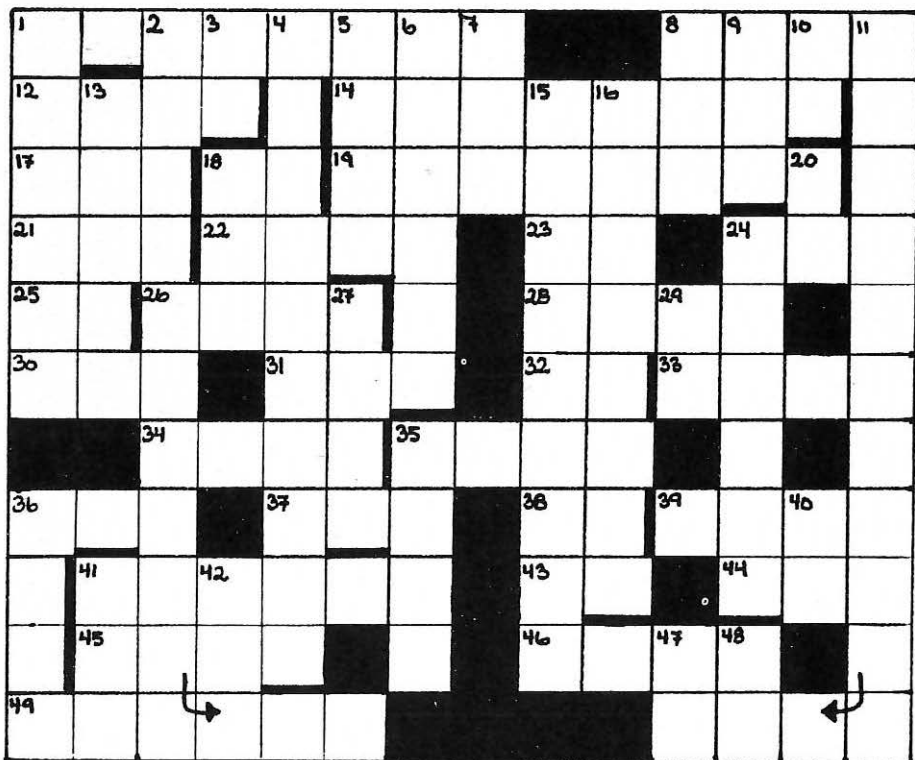
Vinnere av forrige kryssord ble:

- 1 Aase Jahren, H. Wildenveysgt. 85, 3000 Drammen
- 2 Gudrun Haraldseide, Vegkontoret i Rogaland
- 3 Jentene fra biltilsynet i Horten

Brobysgeren gratulerer på det hjerteligste. — Premier kommer i posten om ikke så lenge.



Kryssord



Løsningen sendes: Vegkontoret i Buskerud
 Postboks 2265 - Strømsø
 3001 Drammen innen 1. juni 1980

Innsendt av:

Adresse:

Postnr./sted:

PREMIER: 3, 2 og 1 lodd i Pengelotteriet.

VANNRETT:

- 1 Tidsfordriv
- 8 Rydder snø
- 12 Oksydere
- 14 Gjør brun
- 17 Formuende
- 18 Rune Solhaug
- 19 Oljefelt
- 21 Ledd
- 22 By
- 23 Knut Faldbakken
- 24 Vakker
- 25 Pronomen, nynorsk
- 26 Håndverker
- 28 Like
- 30 Fuglemat
- 31 Slapp
- 32 Personalkontoret
- 33 Pynt
- 34 Klokt

35 På egget

- 36 Svak
- 37 Like
- 38 Utrop
- 39 Kjole
- 41 Hull
- 43 Fjernsyn
- 44 Korn
- 45 Bittert
- 46 Sivilstand
- 49 Stilig

7 Sportsklubb (fork.)

- 8 Trykk
- 9 Stifinner til sjøs
- 10 I Lake Placid
- 11 Avdelingen
- 13 Telefonere
- 15 Varmekilde
- 16 Rasjonell
- 18 Drikk
- 20 Knut Erlandsen
- 24 Gutt
- 27 Opplysninger
- 29 Hev
- 35 Pike
- 36 Tilbud
- 40 Sporte
- 41 Treslag, bakv.
- 42 Papegøye
- 47 Knut Nilsen
- 48 Like

LODDRETT:

- 1 Vigslet hus
- 2 Debattant
- 3 Stirre
- 4 I arbeid
- 5 Bil
- 6 Sunt

NYTT OM NAVN

NYANSETTELSE

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:

Martha Sevejordet, kontorassistent, (vikar) vegkont.

Helge Thorrud, førstesekretær, vegkont.

Tom Augustad Hansen, økonomisk saksbehandler, vegkont.

Svein Mugerud, tegneass. 1/2 still., (vikar) vegkont.

Kristin Herstad, tegneass. 1/2 still., (vikar), vegkont.

Else Berit Ekeberg, tegneass. (vikar), vegkont.

Johan Mælingen, kontorfullm. biltils. Hønefoss

Bernt Frede Sørensen, spesialarb. Område I

Arne-Nils Storeskar, mekaniker, Gol vegstasjon

JUBILANTER

50 ÅR

11/1 Georg Steinmoen

16/1 Randi Thorrud

22/2 Olaf J. Odda

14/3 Wegger Viken

28/3 Trond Berge

60 ÅR

3/3 Engebret Holm

VI GRATULERER MED VEL OVERSTÅTT

PENSJON

Følgende har sluttet i vegvesenet etter oppnådd aldersgrense:

Rolf Jensen 1/2 80
Erling Kolberg 1/4 80

Brobyggeren ønsker disse mange gode år som pensjonister.

har du et forslag til



bruk forslagsordningen