

Nr. 3 · Desember 1980 · 10. årg.

Brobyggeren



Julehilsen fra vegsjefen
Den nye driftssjefen
SU-informasjonsmøte
Pensjonisttur
Hallingkastet
Stålarmering av asfaltdekke
Nye normaler for
vegbygging



Brobyggeren



Organ for Buskerud Vegvesen

Redaktør:
Willy Bakken

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

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

Opplag: 1.300 eks.

Trykk: Saturn Trykkindustri A/s

Fotosats: Sportsforlaget A/s

Kryssord: Helge Thorrud

Forsidebilde:
Nordre Bjørgesund bru i Rollag
er nok et vegvesenprodukt som
ble tatt i bruk nå i høst.
Foto: Tore Braaten

INNHOOLD:

Side

- 1 Julehilsen fra vegsjefen
- 3 Vi presenterer den nye driftssjefen
- 7 Storkontroll
- 9 SU-informasjonsmøte
- 11 Ny glattkjøringsbane
- 13 Fjellsikring
- 14 Pensjonisttur
- 16 Gjesp fra grøftekanten
- 17 Hallingkastet
- 19 Leserinnlegg
- 21 Tiltak mot promillekjøring
- 23 Stålarmering av asfaltdekke
- 25 Forsøk med emulsjonsasfalt
- 27 Leserinnlegg
- 28 Nye normaler for vegbygging
- 29 Vernetjenesten orienterer
- 32 Kryssord
- 33 Nytt om navn

Julehelsing frå vegsjefen



Vi har snart lagt eit nytt godt arbeidsår bak oss. Jul og årsskifte gir meg eit godt høve til å takke alle i vegvesenet og biltilsynet for alt godt arbeid i 1980.

Vi har ikkje opna mange nye anlegg i 1980. La meg berre nemna Nordre Bjørgesund (Stærnes) bru i Rollag. Her har fylket og Rollag fått ei ny og godt tenleg bru. Overslaget holdt og vi fekk pengar til overs.

Sjølv om vi ikkje har opna fleir nye veganlegg i 1980, kan vi sjå at det er gjort mykje godt arbeid på vegnettet vårt. Men det er så mykje vi skulle ha gjort betre dersom vi hadde hatt meir pengar.

Eg vil her spesielt nemne det knappe vedlikehaldsbudsjettet vi har hatt for fylkesvegane. Det ser ut til å bli endå verre i 1981. Eg er redd det kan føre til sterk reduksjon av fylkesvegstandard. Det set ekstra store krav til alle i

vedlikehaldet om streng prioritering og god utnytting av pengane.

Det sies at det er først når vi blir stilt på ein ekstra hard og vanskeleg prøve, at vi får visa kva vi duger til. Men på same måten som det er flest kvardagar i året, er og dei fleste arbeidsdagane av det vanlege slaget, og det er på desse dagane vi legg det meste av grunnlaget for eit godt arbeidsår.

Mange takk for alt som er gjort!

La meg denne gongen spesielt nemna redaktøren og redaksjonsrådet i Brobyggen og alle andre som med sine innlegg skaper ei god bedriftsavis. Det er godt å ha eit slikt blad for å nå ut til alle tilsette på ein lettvindt måte.

1980 var året då Trygve Willumsen slutta som driftssjef i Buskerud, etter 46 års teneste i vegvesenet. La meg også her få takke Willumsen for den store interesse han har vist for vegvesenet og den innsats han har ytt. Eg ønskjer han gode år som aktiv pensjonist og er glad for det han framleis vil gjera for vegvesenet.

La meg og få takke alle andre som har slutta i 1980 for godt arbeid. Eg ønskjer lykke til på ny arbeidsplass eller som pensjonist.

Til alle nyttilsette i 1980 seier eg velkommen til aktiv innsats i vegvesenet! Eg håper de vil finne dykk vel til rette i etaten.

I 1980 har biltilsynet på Gol fått nye lokale og fått status som biltilsynstasjon. Eg ønskjer dei tilsette ved stasjonen og Hallingdal til lykke.

Ved slutten av året melder vanlegvis dei største budsjettproblema seg. Det ser dessverre ut til at vi ikkje alle stader har klart å styre pengeforbruket så godt som ønskeleg. Vi må ha tru og vilje til å gjera dette betre neste år.

1980 blir siste året samarbeidsutvalet eksisterer. Samarbeidsutvala har hatt mykje positivt å seie for vegvesenet og dei tilsette i etaten. Eg takkar alle som har vore med i samarbeidsutvalet for den innsats dei har ytt.

Samarbeidsavtalen som vi har hatt, er erstatta med ein ny hovedavtale for arbeidstakarar i staten og spesielt delen om medbestemmelse. Sjølv om samarbeidsavtalen og samarbeidsutvala har vore til gode, kjenner eg meg sikker på at utviklinga kan gå i riktig retning.

Den nye avtalen kan gjere vegvesenet til ein betre etat både når det gjeld effektivitet og trivsel for den enkelte arbeidstakar. Avtalen kan også misbrukast. Det er vi som skal være

med å praktisere avtalen, først og fremst leiinga og tillitsmennene, som avgjer kor godt resultatet blir. Eg ønskjer oss alle lykke til. Røynslene frå arbeidsmiljøutvalet gir oss eit godt håp for framtida.

Ved eit årsskifte bør vi også sjå framover. For framtida vil eg her vise den sjanse avtalen om medbestemmelse gir oss til ei god utvikling i etaten. Eg viser og til arbeidet med personal- og organisasjonsutvikling i vegvesenet (POU). Dette har til no vore nokså uformelt. Ei styringsgruppe vil no kome i arbeid. Eg håper at alle med gode idear vil engasjere seg sterkt i dette arbeidet.

Eg ønskjer alle tilsette i vegvesenet og biltilsynet, huslydane deira og alle vi har samarbeid med, ei god og fredeleg jul og eit godt nytt år.

Med vennleg helsing
Olav Søfteland



*Brobyggeren
ønsker alle sine lesere
en riktig God Jul
og et Godt Nytt År.*

Vi presenterer den nye driftssjefen:

Fra Idi Amins nabo til driftssjef i Buskerud



Intervjuer: O. Rustand
Foto : W. Bakken

Litt sjokkerende opplysning, kanskje – men vi iler med å fortelle at naboskapet med denne «celebre herre» stammer fra 60-årene da vår nye driftssjef var ansatt i Norconsult og hadde oppdrag i Uganda. Dette var før Amin ble landets hersker og bare var generel i hæren. Forøvrig noe spesiell allerede dengang med vakter på kryss og tvers og med forbud mot å stanse opp utenfor hans bolig. Men vi kan berolige dere alle med at Hjelbak ikke synes å ha tatt noensomhelst skade av naboskapet.

Men nok om Amin – det er Hjelbak denne gang. Det er så rart med det når en ny medarbeider stepper inn i vårt miljø. Vi blir vel alle litt ekstra nysgjerrige, og vår hensikt med besøket hos ham er da å skaffe våre lesere noe mer kjennskap til personen Hjelbak og hans virke. Om vi klarer oppgaven – vel, det får dere selv avgjøre.

Gerhard Hjelbak ble født i det herrens år 1936 – i Bodø – og der ble han til eksamen artium var unnagjort. Senere ble det høgskoleutdannelse i Graz i Østerrike og i Berlin med eksamen i 1963. Hjelbak er gift og har 2 barn, begge jenter, henholdsvis 8 og 12 år gamle.

«Din tidligere praksis»?

«Jeg fikk først jobb i Norconsult og det var da jeg fikk oppdrag i Uganda. Ble der i 7 måneder. I 1969 fikk jeg stilling i Vegdirektoratet – planavdelingen – og var der til 1978 da jeg ble ansatt som vedlikeholdssjef i Sogn og Fjordane. Her virket jeg da til jeg som kjent overtok stillingen som driftssjef i Buskerud etter Trygve Willumsen som gikk av for aldersgrensen 1/7 1980. Tiltredelsen skjedde 1/9 1980».

«Hva er egentlig Norconsult for noe?»

«Jo – kort fortalt er dette et privat foretagende hvor en rekke norske firmaer har gått sammen for å skaffe teknisk ekspertise til utviklingsland». – Så vet vi det.

Hjelbak forteller at han i Norconsults tjeneste også deltok i planleggingen av motorvegbrua gjennom Drammen (E18) samt vegsystemet for fremtidig E76 gjennom byen. «Litt Drammens er man da fra før». I Vegdirektoratet arbeidet han i nesten 10 år med Norsk Vegplan.

«Fortell oss litt om Sogn og Fjordane og jobben der?»

«Sammenlignet med Buskerud så er jo problemene der helt anderledes. Der borte var det i langt større grad selve naturen og geografien som var «fienden» vi hadde å kjempe mot. Det var mye ras, vegstengninger osv. Vi brukte bl.a. helikopter når vi skulle inspisere høyt oppe i lier og fjellskråninger. Sprengstoff ble også nytt for å løse ut snøfonner. Naturforholdene skapte på mange vis problem for vegvesenet, men gjorde også arbeidet der borte spennende.

«Har du på denne korte tid fått dannet deg noen mening om Buskerud?»

«Ja – til en viss grad. Buskerud er jo et flott og allsidig fylke. Det har jo nærmest alt å by på – fra fjorden og flatlandet med byproblemer og sterkt



trafikerte hovedveger, opp gjennom dalene og til vidder og høgfjellsoverganger. Det er derfor et fylke med varierte oppgaver som jeg tror jeg kommer til å trives i»

Hvordan går driftssjefjobben?»

Synes det ikke har vært noe problem å overta den – spesielt fordi alt synes å være i god gjenge og det ikke foreligger spesielle uløste saker og ting».

Hjelbak viser her til «Brobyggerens» tidligere intervju med Willumsen og er enig i hans generelle betraktninger omkring selve driftssjefstillingen. Hjelbak mener ellers at mye vil avhenge av hvilken arbeidsdeling mellom vegsjefen og driftssjefen man finner fram til. Dette med å samordne driftsavdelingene er likevel en hovedoppgave. Dessuten kan det nok ha sin betydning å få etablere gode samarbeidsformer mellom alle vegvesenets avdelinger for å få arbeidet til å bli best mulig.

I samtalens løp kommer vi også inn på dette med dumper i vegbanen og

som er blitt så moderne. Hjelbak mener at slike nok er effektive, men man må ikke se bort fra at det for mange er et irritasjonsmoment. For tiden synes det imidlertid å være det eneste effektive virkemiddel for å dempe på farten. Ellers kan nok dumpene også ha sin positive betydning i nærmiljøet fordi både foreldre og barn føler trygghet ved bare å vite at dumpene er der.

Sluttelig kommer vi litt inn på mer personlige interesser og det er da nærliggende å spørre om forholdet til idrett, trim, hobbyer og slikt?

«Noen stor aktivist eller idrettsutøver hverken er eller har jeg vært. Det har gått noe i rykk og napp. Jeg driver litt med løping og går selvsagt på ski. Orientering har jeg vært innom. Jeg hadde stor interesse for fotball i Bodø-Glimts storhetstid, men interessen har fulgt Glimts nedgangskurve. Kan ellers fortelle at jeg har vært med i hornmusikk og at jeg for moro skyld klunker litt på piano. I ledige stunder leser jeg en god del, bl.a. historie og om samfunnsliv».



Redaktøren vil nå vite om Hjelbak er noen matmoms og om han har noen yndlingsrett i så måte?

«Som dere vel kan se er jeg ingen stor matmoms, men jeg kan betro dere at som festmat foretrekker jeg gjerne pinnekjøtt.»

«A-ha, sier vi, «da skal du ta kontakt med fhv. vegsjef Nesje som er kjent fra Hurum til Hol for sin pinnekjøtt ekspertise.» Her skal det nok bli pinnekjøtt-pratsavkobling skal dere se.

Og med dette for oss alle så betydningsfulle tema ebber vårt intervju ut. Det er et gammelt ordtak som sier at «Nye koster feier best». Og sammen med et skikkelig *velkommen til Buskerud* sier vi med ordtaket: «Bare fei vekk du Hjelbak!»

Nye kjøresatser

På grunn av økning i bensin- og oljeprisene er satsene for bruk av egen bil på tjenestereiser med virkning fra 1. september 1980 øket slik:

§9, 2. avsnitt: *Beregning av skyssgodtgjøring.*

§9e) Egen bil:

Mindre bil (under 1100 kg):

For de første 9.000 km i en budsjettertermin økes satsene fra 165 øre til 170 øre pr. km.

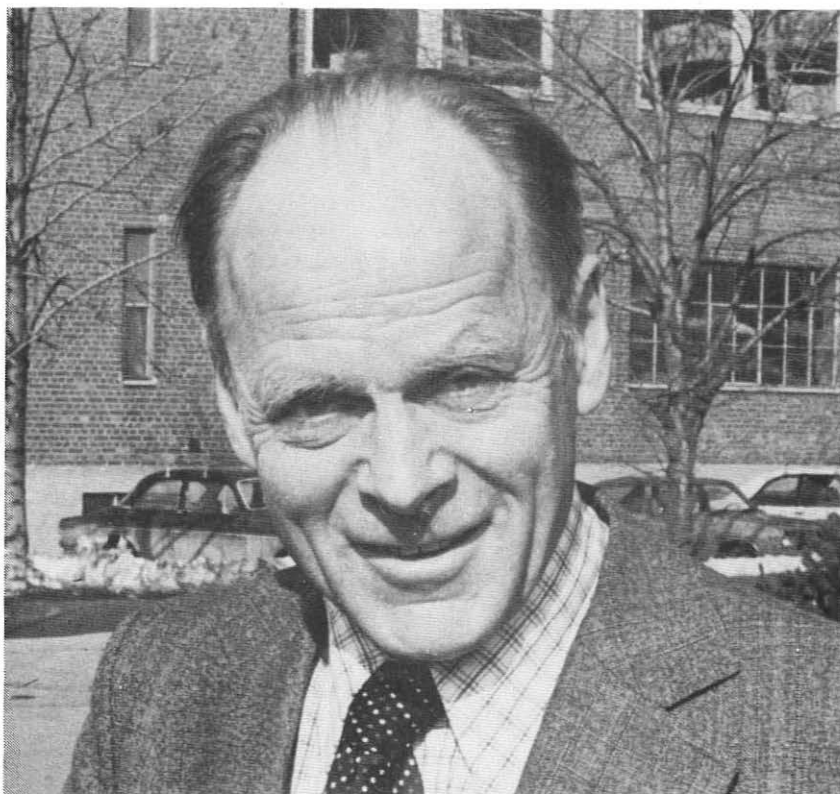
Utover 9.000 km i en budsjettertermin økes satsene fra 140 øre til 145 øre pr. km.

Større bil (minst 1100 kg):

For de første 9.000 km i en budsjettertermin økes satsene fra 190 øre til 195 øre pr. km.

Utover 9.000 km i en budsjettertermin økes satsene fra 165 øre til 170 øre pr. km.

DEN NYE VEGDIREKTØREN



Som de fleste av våre lesere sikkert har registrert, er Eskild Jensen utnevnt til ny vegdirektør etter Karl Olsen.

Jensen, som er 55 år gammel, tok sosialøkonomisk embetseksamen i 1952. Han arbeidet i Finansdepartementet til han i 1959 ble økonomisk rådgiver ved Norges faste delegasjon til NATO og OECD i Paris. I 1962 var han personlig sekretær for daværende samferdselsminister Trygve Bratteli. Han var kontorsjef, underdirektør og avdelingsdirektør i Direktoratet for utviklingshjelp – NORAD – 1963–74, bortsett fra perioden 1967–69 da han var engasjert av Ford Foundation til Tanzanias planleggingsdepartement for å lede arbeidet med landets femårsplan. Fra 1974 har han vært ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementets utredningsavdeling, som bl.a. har ansvaret for arbeidet med vegplanene og større vegsaker.

Fra 1976 til 1980 var Eskild Jensen statssekretær ved statsministerens kontor. I januar i år gikk han tilbake til sin gamle stilling som ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementet.

Høstens første storkontroll

Av W. Bakken

Høstens første virkelige storkontroll ble gjennomført en kveld i begynnelsen av oktober.

Under ledelse av stasjonssjef John O. Ahlgren, deltok mannskaper fra de tre biltilsynsstasjonene, Drammen politikammer, Lier og Nedre Eiker lensmannskontor. Nærmere 20 tjenestemenn deltok i storaksjonen.

Allerede kl. 17 startet kontrollen, og det var plassert stopp-poster ved Herstrøm på E76, på rv. 283 ved Mjøndalen Cellulose og på gamle-riksvegen i Solbergelva.

Det som ble viet spesiell oppmerksomhet var bremseser, dekk og lys. Foruten de nevnte tjenestemenn, deltok også folk fra Samferdselskontoret og Tollvesenet. Disse sjekket at de nødvendige dokumenter var i orden, og det ble ikke registrert noen uregelmessigheter ved denne delen av kontrollen. Derimot viser tallene ellers at av de nesten 700 som ble stoppet, fikk 77 skriftlige pålegg om å rette på feil. 169 bilførere fikk muntlig pålegg, og 432 bilister ble ønsket god tur videre med sine feilfrie kjøretøyer. 1 bil ble



Tjenestemenn fra Samferdselskontoret og Tollvesenet var med på storaksjonen

stående igjen uten skilte.

Storaksjonen ble avsluttet med kontroll ved Bomstasjonen på E18, samt poster i Reistadbakkene og ved Tranbyhøgda.

Stasjonssjef Ahlgren sier i en samtale med Brobyggeren at han er svært godt fornøyd med resultatet etter aksjonen.

Den tekniske standard på kjøretøyene er jevnt over god, sier han, og det virker nå som folk er blitt flinkere til å vedlikeholde sine biler.

Også bruken av bilbelter er nå svært god, jeg tror ikke vi registrerte en eneste som ikke hadde de på, sier Ahlgren.

Han kan videre fortelle at biltilsynet har foretatt en del kontroller med folks bruk av lys under vanskelige kjøreforhold.

Og her er tallene noe mer nedslående, kan Ahlgren fortelle.

Nærmere 30% brukte ikke lys, mange kjørte med bare parklys, og mellom 10 og 20% av kjøretøyene hadde feil ved lysene.

På dette området må bilførerne nå skjerpe seg, de må sjekke at lyset er i orden, og de må benytte det i langt større grad under vanskelige kjøre-



Stasjonssjef Ahlgren, t.h., hadde ansvaret for kontrollen.

forhold. Høstmørket med glatte veger stiller nå ekstra store krav til oss som bilførere, og hastigheten må tilpasses de forhold vi kjører under.

Alt for mange av de triste ulykkene vi har opplevd her i fylket, skyldes i stor grad alt for høy hastighet.

Sjekk også at dekkene har godt mønster.

Ahlgren sier til slutt at biltilsynet nå med jevne mellomrom vil foreta både store og små kontroller på veien.

Så sørg for at kjøretøyet er i orden, det er alle parter tjent med, slutter stasjonssjef Ahlgren.



Informasjonsmøte i Numedal

Tekst/foto: W. Bakken

Samarbeidsutvalget kan notere nok et vellykket informasjonsmøte i protokollen. Denne gang var det ansatte i områdene II, III, og VII, samt de som arbeider på biltilsynsstasjonen på Kongsberg som var invitert.

Foruten et samlet Samarbeidsutvalg var også medlemmene i Arbeidsmiljøutvalget og avdelingsledere med den nye driftssjefen i spissen, tilstede på møtet.

Samlingen var lagt til Numedal Kro.

Formannen i SU, Asbjørn Bustgaard ønsket de nærmere 50 tilstedeværende velkommen, og fortalte hvordan kveldens møte var tenkt lagt opp. Plansjef Olav Harket var førstemann ut, og han orienterte om aktuelle oppgaver i tiden framover. Naturlig nok konsentrerte han sitt innlegg om det som skal skje i Kongsberg–Numedalsområdet.

Plansjefen konkluderte med å si at den «gullalder» vegetaten har opplevd de siste 20 åra nå er forbi. Også vi føler nå de økonomisk strammere tidene, sluttet Harket.

Personalkonsulent Helge Thorrud ga en orientering om hva POU er for noe. Han kom her inn på de enkelte deler av dette arbeidet, og hvordan det er tenkt gjennomført.

Under posten eventuelt, som vi foreslår heretter blir endret til maskinavdelingens time, ble det reist en del spørsmål om hvilke planer som foreligger på maskinsiden.

Overing. Eivind Berge redegjorde i korte trekk for maskinanskaffelsene for neste år.

På spørsmål fra salen om det ikke er så at det er planer om å kutte ned på antall høvler, svarte Berge at det er vurdert.

På grunn av at de aller fleste vegene nå har fått fast dekke, er det lite behov for denne maskintypen sommerstid.

Dette igjen fører til at alt for mange høvler blir stående uvirksomme, og dermed ulønnsomme.

Vinterstid derimot er det større behov for høvler, og en har derfor undersøkt muligheten for å leie inn høvler denne perioden, svarte Berge.

Av andre ting som opptok forsamlingen på møtet, er trafikantenes manglende respekt for arbeidsskiltene, og særlig da fartsbegrensningene.

Enkelte stilte spørsmål om det ikke var mulig å få politiet til å foreta radarkontroller, for på den måten å få bedre og tryggere arbeidsforhold. Også vegvesenets egen radar ble foreslått brukt, for å se hvor fort det egentlig kjøres.

Det ble også reist kritikk fra salen for måten nyansatte blir satt inn i jobben på. Ofte er det helt tilfeldig hvordan dette skjer, og de ansvarlige arbeidsledere må derfor for ettertiden sørge for at en nytilsatt får skikkelig innføring i arbeidsoppgaver og rutiner, ble det sagt. Av andre ting som ble tatt opp på møtet kan kort nevnes forarbeidet ved



Numedølene sluttet mannsterke opp om informasjonsmøtet

vegoppmerkingen, problemer med grunn langs vegen, lokale vegprosjekt, dispensasjoner som ikke samsvarer med den virkelige last.

SU-formannen avrundet møtet med å gi en kort orientering om glattkjøringsbanen på Eggemoen, og mulig-

heten til å øve med tyngre kjøretøyer. Her skulle vi ha en fin mulighet til å perfektionere våre egne sjåførere, sa Bustgaard.

Alt i alt et positivt møte, der både ledelsen og de ansatte kom inn på emneområder som er aktuelle i tiden.

Lavere hastighet om vinteren?

Reduserte fartsgrenser på veiene om vinteren vil kunne gi færre drepte og skadde i trafikken dersom trafikantene respekterer disse, skriver direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk i bladet Trafikken og Vi, tidsskriftet for trafikk-sikkerhet. Han oppfordrer politikere og myndigheter til å se nærmere på de muligheter som nedsatte fartsgrenser på vinterglatte veien kan bety.

En nylig utkommet svensk forskningsrapport om reduserte fartsgrenser i vinterhalvåret bekrefter tidligere antakelser om at en slik ordning vil kunne spare mange liv i trafikken. Ved å senke

hastigheten med 20 km/t vil man kunne minske antallet *ulykker* med minst 700 i året i Sverige, og dette er absolutt tall som kan overføres til Norge.

Spørsmålet om reduserte fartsgrenser om vinteren ble for noen år siden reist i stortingsmeldingen om fart og fartsgrenser. Trass i at meldingen passerte Stortinget for snart to år siden, har det skjedd svært lite i kjølvannet av det som ble bebudet i meldingen.

Denne saken bør få en skikkelig gjennomdrøftelse i Norge på basis av den svenske rapporten, og det bør allerede i vinter være muligheter for å få gjort forsøk på et representativt utvalg av prøvestrekninger, skriver Ellevset i Trafikken og Vi.

Glattkjøringsbanen på Eggemoen:

Landets første for tyngre kjøretøyer

AV W. BAKKEN



Generalmajor Rolv Eios, t.h., foretok den offisielle åpningen. Ved sin side har han presidenten i NAF, Leif Kristensen.

«Åpningen av den nye glattkjøringsbanen på Eggemoen gjør at dekningsprosenten for Buskerud sitt vedkommende nå er oppe i 91.

Når vi så vet at det arbeides med å anlegge ytterligere en bane som skal dekke Hallingdal og Valdres, må vi her i fylket si oss svært godt fornøyd med den utvikling som har skjedd på dette området», sa bl.a. vegsjefen i sin hilsen til NAF (Norges Automobilforbund) i samband med den offisielle åpningen 26. august.

Den nye banen som dekker et areal på ca. 40 mål, har kostet 2,3 mill. kroner. Denne niende helårs øvingsbanen i en serie på 28, er bygget i nært samarbeide med forsvaret, og er den første i sitt slag her i landet som kan brukes av tyngre kjøretøyer.



Som vi ser gikk det friskt for seg under demonstrasjonen.

Banen dekker biltilsynsstasjonene i Hønefoss, Sandvika og Gran, som årlig utsteder nærmere 5000 nye førerkort tilsammen.

I tillegg til den obligatoriske opplæringen av nye bilførere, vil anlegget også kunne benyttes av andre.

Banen har en kapasitet på nesten 11.000 kjøretøyer årlig.

Den høytidelige åpningen ble foretatt ved at generalmajor Rolv Eios klippet båndet. Deretter ble det gitt en demonstrasjon i både riktig og uriktig kjøring på glatt underlag. Denne ble ledet av avd.ing. Trygve Ingjær i Vegdirektoratet.

Også et par tyngre kjøretøyer fra forsvaret var med i denne oppvisningen, og det viste seg at det ikke bare er personbilene som kan få problemer på glatt føre.

Ved en tilstelning på Klækken etter åpningen falt det mange rosende ord til NAF for dette banebrytende arbeide i trafikksikkerhetens tjeneste.



Militære kjøretøyer på glatt underlag.



Hokksund er stedet



At det er viktig å finne vegen til Hokksund er så. Men denne skiltingen både i stereo og farger synes vi kanskje er noe vel overdrevet. Eller hur?

Fjellskjæring i Lindelien kles med netting

Av: *Hans Olav Lien*

Siden i sommer har det foregått sikringsarbeide på rv. 7 i Lindelien. Sikringstiltakene går i korthet ut på å stabilisere iskjøving med nett, sikre ustabile partier med bolter, eller kombinasjon bolter/nett, samt komplettere og forsterke tidligere oppsatt rasgjerde.

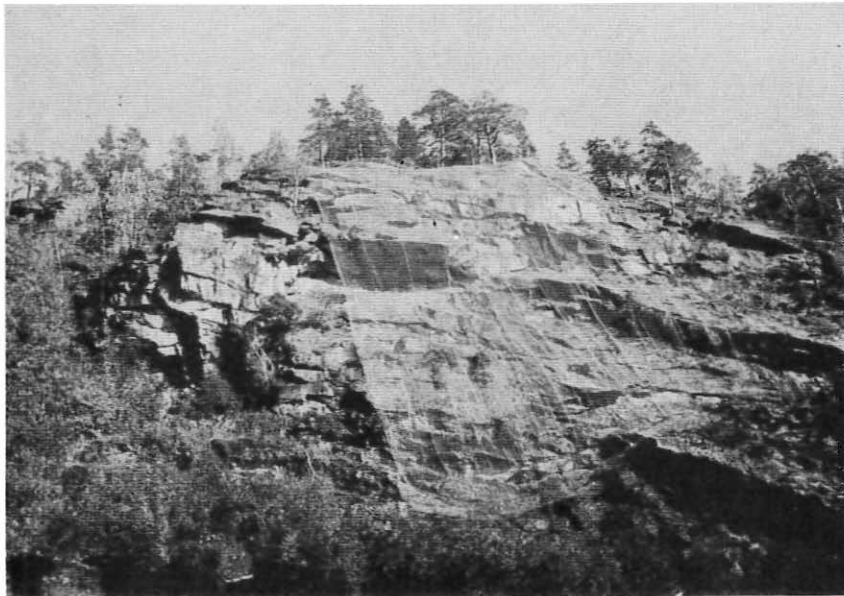
I tillegg skal det sprenges en 5-6 meters grøft langs det rasfarlige partiet. Arbeidene foregår både med egne folk og entreprenør.

Vi har selv utført forsterkning og komplettering av ca. 400 l.m. rasgjerde. Disse vil sikre mot snøras og vil ellers kunne fange opp mindre stein. Fjerby A/s har entreprise på ca. 3000 m² nettlekking (steinsprangnett) samt bolting.

På et bratt ustabil part skal det i tillegg benyttes wirenett. Dette er en nettype som tåler store påkjenninger. Nettet er garantert belastningen av en steinblokk på ett tonn i 20 m fritt fall.

Totale kostnader for arbeidene er beregnet til ca. 1/2 mill. kr.

I tillegg kommer arbeidet med sprengning av fjellgrøft som skal utføres av anleggsavdelingen.



PENSJONISTER PÅ TUR

Av W. Bakken

I øs pøs regnvær ankom 90 pensjonister vegkontorets kantine onsdag den 17. september.

Vanligvis pleier dette tradisjonelle arrangementet å være velsignet med pent vær, men denne gang slo dette feil.

I år var turen igjen kommet til de som bor i nedre delen av fylket, og som nevnt innledningsvis var første stopp på turen vegkontorets kantine.

Runar Bakke som er varaformann i SU, ønsket gjestene velkommen til sammenkomsten, og uttrykte håp om at alle måtte få en minnerik dag sammen. Deretter ble det servert smørbrød og kaffe, og som vanlig, på en særlig velsmakende og hyggelig måte.

Både våre damer på kjøkkenet, og jentene i arr.komitèen hadde laget det svært så koselig i kantina for anledningen, noe som gjestene syntes å sette stor pris på.

Og at strømmen ble borte under lunchen, så heller ikke ut til å legge noen demper på stemningen.

At det derimot ble problemer med å få på seg det riktige yttertøyet fikk så være.

Med levende lys både i ganger og trapper, forlot selskapet kantina for å avlegge pressen et besøk, nærmere bestemt byens begge aviser, Fremtiden og Drammens Tidende & Buskeruds Blad.





Festpensjonister fotografert under middagen på Sundvollen Hotell

På grunn av det store antall deltagere, var det nødvendig å dele i to grupper, slik at den ene besøkte den røde og den andre den blå. Dette så ikke ut til å være noen ulempe for noen av partene.

Under omvisningen i avisene ble det orientert om hvordan en avis blir til, og de enkelte avdelinger ble avlagt et besøk.

Hva som gjorde mest inntrykk under omvisningen skal være usagt, men pensjonistene så ut til å finne besøket svært interessant.

Og mens regnet fortsatt strømmet ned, reiste selskapet videre for å ta omkjøringsvegen rundt Hønefoss nærmere i øyensyn.

Her ble de tatt vel hånd om av Svein Sønju og Ole Karterud som orienterte om det pågående arbeidet med denne nye vegen.

På grunn av det dårlige været var det ikke mulig å få se arbeidet med jord-

planeringen som er særskilt for dette anlegget. Derimot kjørte bussene rundt, og guidene fortalte om det de så.

Etter dette faglige innslaget var siste post på programmet Sundvollen Hotell og en ventende middag.

Og det ble en fin avslutning på dagen.

Under middagen underholdt en ung mann fra Hønefoss trekkspillklubb med taffelmusikk.

Hovedtillitsmann Albert Skarstad benyttet anledningen til å overrekke en gave fra tjenestemennene i driften til nypensjonerte Trygve Willumsen. Skarstad takket for godt samarbeide gjennom flere år, og ønsket mange gode år framover.

Vegsjef Olav Søfteland hilste til pensjonistene, og håpet at de hadde hatt en hyggelig dag sammen.

Og dermed var pensjonistturen 1980 i ferd med å gå over i historien. Men om to år er det ny tur igjen.

damemestre skulle bli enten Rogaland eller Hordaland.

Damefinalen gikk først, og her skulle det vise seg at jentene fra Rogaland vant på en overbevisende måte. Med seierssifrene 5–3 kunne jentene smykke seg med tittelen Hallingkastmestere 1980. Dermed hadde de også kopiert fjorårets bedrift.

I motsetning til jentekampen, ble herrefinalen noe mer jevnspilt og dramatisk.

Rogaland tok riktignok føringen helt fra starten av, men Telemark fulgte godt med, og ga aldri opp kampen om mestertittelen.

Like før full tid lå telemarkingene under med bare ett mål, men Rogaland klarte å ri stormen av, og vant med knappe 7–6.

Dermed var den totale lykke et faktum i rogalandleiren. Både dame- og herrelaget fra samme fylket, hadde for første gang i Hallingkasthistorien klart å vinne turneringen samtidig.

Etter de sportslige prestasjoner på

banen, var det klart for arrangementets høydepunkt, nemlig banketten.

Denne ble avviklet i tradisjonelle former med velsmakende mat, utdeling av pokaler til de seirende lag, og diplomer til de øvrige deltagende fylker. Kveldens festtale ble holdt av driftssjef Gerhard Hjelbak.

Banketten ble avsluttet med at det ble lest opp et telegram fra vegsjefen i Rogaland, Chester Danielsen, som gratulerte sine egne med seieren.

Sporty gjort.

Og etterpå var det dans til den lyse morgen.

Årets Hallingkast føyer seg fint inn i rekken av tidligere vellykkede turneringer.

De driftige arrangører fortjener ros for vel organisert og gjennomført arrangement.

Vi ser allerede nå forventningsfullt fram til neste års samling. Da er det nemlig 10. gang dette vegvesenets desidert største velferdstiltak går av stabelen.



– og rogalendingene hadde all grunn til å smile under banketten.



LESERINNLEGG:

Ros og ris i Brobyggeren

Av Johan Wenner

Ved et par anledninger i det siste har arbeidslag og enkeltpersoner fått ros-ende omtale for arbeidsoppdrag som er utført raskt og effektivt og hvor arbeidsinnsatsen nok har vært over det normale.

Imidlertid var det i siste artikkel hengt på en kritisk bemerkning med nokså tydelig adresse til en bestemt maskinfører.

Det er moro for alle involverte parter når en jobb det haster med går fort unna ved hjelp av innsatsvilje og oppfinnsomhet og ros er sikkert fortjent.

Det kan også tenkes at kritikken kan være rettferdig, men det er selvfølgelig lite hyggelig for den som rammes.

Dette har fått meg til å reflektere litt over temaet ros og ris i Brobyggeren.

Jeg har kommet til det at svært mange som i en lengre periode har hatt sitt virke i vegvesenet ved en eller flere anledninger har ydet en arbeidsinnsats ut over det normale når dette har vært påkrevet. Det er sjelden nei å få til ekstra innsats hvis man diskuterer problemet med oppsynsmenn og tjenestemenn.

Burde jeg da ta til pennen og skrive i Brobyggeren? Jeg finner det vanskelig. Det vil alltid være noen som i like stor grad fortjener ros, men som blir glemt.

Det samme kan sies om kritikk. Vi må vel bare innrømme at om vi har vært i aktivt arbeid en tid, så vil vi også ha gjort eller komme til å gjøre tabber. Det

ville være uoverkommelig og neppe ønskelig om dette hver gang skulle kommenteres i Brobyggeren.

Det virker derfor litt meningsløst når det i siste nummer av Brobyggeren rettes kritikk med tydelig adresse til en bestemt maskinfører.

Med dette mener jeg ikke at det skal settes munnkurv på redaksjon og bidragsytere ved å forby ros og ris i spaltene. Men jeg vil peke på hvor lett det er å begå en urettferdighet og mane til varsomhet når temaet skal behandles i Brobyggeren.

Svar til Halvard Torgersen fra knuseverkfolka på Tverrslag III

Nils Fønnebø
Reidar Nørstebø
Hallgrim Rauk

Det er et ordtak som lyder slik: «En skal høre mye rart før ørene faller av».

Men etter å ha lest Torgersens leserinnlegg i Brobyggeren, kjentes det ut som ørene skulle løsne ved åreknutene.

Den slags leserinnlegg har etter vår mening bare negativ virkning. Samarbeidet mellom arbeiderne og ledelsen nedsettes og trivsel og godt arbeidsmiljø reduseres.

Ja, hr. Torgersen, vi på knuseverket vet at vi feiler mange ganger daglig. Vi er ikke skolerte og kanskje litt likesæle også. Men vi er «bare av kjøtt og blod». Når hr. Torgersen & Co., som er skolerte og har svært god viten, går ut og kritiserer oss på knuseverket skriftlig i Brobyggeren, er den røde strek nådd. Hvis ansatte i etaten skulle kritiseres i Brobyggeren, ville den kanskje bli nokså fyldig.

Du ville sikkert også bli tatt med Torgersen, for vi tillater oss å trekke

meget sterkt i tvil din faglige kompetanse når det gjelder daglig drift av knuseverk.

Men i motsetning til en del andre, ønsker ikke vi å føre noen videre debatt omkring enkeltpersoners egenskaper i et kontaktorgan som Brobyggeren. Den slags diskusjoner skal føres i andre fora. Og initiativet til diskusjonen innen maskinavdelingen må komme fra deg – du som har startet skriviene.

Vi er klare når som helst.

REDAKTØRENS BEMERKNING:

Først må sies at innlegg under spalten «leserinnelegg» står for innsenderens egen regning.

Redaktøren har ikke noe ønske om å sensurere det stoff som blir lagt på hans bord. Han har imidlertid ansvar for at det som skrives følger vanlig presseskikk, og han kan komme med råd når han synes det er påkrevet.

Vi har nå opplevd dialog i Brobyggeren mellom maskinavdelingens mann og de ansatte på Tverrslag III, som har fått en form som redaktøren sterkt vil få beklage.

Jeg vil ikke ta noe standpunkt til hvem som har skyld eller ei, men bare få si at interne uoverensstemmelser for ettertiden må løses på andre måter – kanskje burde jeg frarådet det første innlegget. Det er ikke bare det rosenrøde som skal omtales i vår bedriftsavis, men vi må være varsomme når kritikken kan tilbakeføres til enkeltpersoner. Jeg anser med dette ovennevnte sak for avsluttet, og håper at leserinnelegg fortsatt vil komme.

Det ville være trist om det kun er uenighet mellom ansatte i etaten og lønsspørsmål som opptar vår hverdag.

Trygg Trafikk:

Vegvesenet må prioritere vedlikehold framfor nyanlegg

Godt vedlikeholdte veier er av stor trafikksikkerhetsmessig betydning, og denne del av virksomheten til Statens vegvesen må ha fortrinn når vegetaten i en situasjon med redusert vekst i bevilgningene må gjennomføre en strengere prioritering av sine midler, sier direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk til Trafikken og Vi, fagtidsskriftet for trafikksikkerhet.

Trygg Trafikk har sett tegn på at vegvedlikeholdet flere steder synes å sakke akterut, og finner dette bekymringsfullt sett fra et trafikksikkerhetssynspunkt. Etter hvert har man kunnet vise til en del eksempler hvor dette klart har gått ut over sikkerheten.

I mange år har bygging av nye veier stått som mest fremtredende i vegvesenets virksomhet, og vedlikeholdet har kommet i annen rekke. Denne rekkefølgen må endres, og det primære må være å holde det nåværende vegnettet i god og forsvarlig stand, så får vegvesenet bruke de resterende midler til nyanlegg. På grunn av vegvedlikeholdets store sikkerhetsmessige virkning, er det et spørsmål om ikke denne delen av virksomheten bør gis økte bevilgninger og samtidig få en hevet status i årene som kommer, sier Ellevset. Han ønsker at vegvesenet i sin pågående diskusjon om hvordan de fremtidige oppgaver skal prioriteres, legger tilstrekkelig vekt på vedlikeholdets betydning, og at politikerne er villige til å følge opp en endret strategi på dette feltet.

Direktør Leiv Agnar Ellevset, Trygg Trafikk: Effektive tiltak mot promillekjøringen må nå settes i verk

Det er flest promillekjørere i alders-
trinnet 18–24 år, og største andel av
promillekjøringen skjer i Oslo. Folk flest
tror de kan drikke en god del før sans-
apparatet og ferdigheter svekkes slik at
det virker inn på trafikksikkerheten. Det
er bred enighet om at myndighetene og
andre må arbeide for å bekjempe
promillekjøringen på veiene våre.

Dette er hovedkonklusjonene av en
landsrepresentativ fersk undersøkelse
om promillekjøring foretatt av Markeds-
og Mediainstituttet for TRYGG TRA-
FIKK.

– Resultatene av undersøkelsen
viser at promillekjøring er blitt et meget
alvorlig samfunnsproblem som må gis
langt høyere prioritet enn hittil. Vi har
gjennom den senere tids ulykkesstati-
stikk fått bekreftet at promillekjøring er
en vesentlig ulykkesfaktor, og under-
søkelsen viser at vi i tiden som kommer
må regne med fortsatt økt promille-
kjøring hvis ikke mer effektive tiltak
settes i verk på dette felt, sier direktør
Leif Agnar Ellevset i TRYGG TRAFIKK.

Direktør Ellevset forteller at 24% av
de spurte i løpet av siste året hadde
sett eller kjente til konkrete tilfeller av
promillekjøring. I alderstrinnet 18–24 år
var andelen 43,1% og klart størst.

Inntektsforhold og bosted varierer.

– Hva sier undersøkelsen om inn-
tektsforhold og bosted?

– Det viser seg at promillekjøring



Trygg Trafikks direktør Leif Agnar Ellevset kan opplyse at 96,8% av de som ble spurt mener at promillekjøringen må bekjempes.

forekommer oftest i familier med hus-
standsinnkomst under kr. 60.000 eller
over kr. 100.000. Dette kan tyde på at
første gruppe for en stor del kan ha med
ungdom under utdanning å gjøre, og for
den siste gruppes vedkommende med
de såkalte høyere samfunnsjikt å gjøre.
Når det gjelder bosted er det relativt
jevnt mellom landsdelene. Oslo innen-
for de urbaniserte strøk står for 32%, og
dette må ses i forhold til lands-
gjennomsnittet på 24%.

Promillekjøringen skal bekjempes!

– Aksepterer folk nødvendigheten av å bekjempe promillekjøringen?

– Ja, det er den eneste gledelige konklusjon på undersøkelsen. Vi har også stilt et spørsmål om dette, og hele 96,8% mener det er nødvendig at promillekjøringen bekjempes, og her er det bred enighet blant alle aldersgrupper uansett i hvilken landsdel de bor.

– *Hva vil TRYGG TRAFIKK gjøre med undersøkelsen videre?*

– Vi kommer til å sende undersøkelsen videre til aktuelle myndigheter, institusjoner og organisasjoner, og håper at saken vil bli tatt opp i sin fulle bredde. TRYGG TRAFIKK håper å få myndigheter og andre med seg i dette arbeidet, sier direktør Ellevset, som mener at et av de mest effektive virkemidler i kampen mot promillekjøringen vil være lengre inndragning av førerkortet. Ellevset mener ellers at politiet kan effektivisere sitt arbeide på dette felt ved å gå over til utåndingsprøver og slutte med blodprøver, og erfaringer på dette felt fra andre land

bør nå vurderes av norske myndigheter.

Vet folk nok om alkohol og trafikk?

– *Har folk flest gode nok kunnskaper om alkoholens negative innvirkning på trafikksikkerheten?*

– Vi stilte følgende spørsmål i undersøkelsen for å få svar på denne problemstilling: Hvor mye alkohol tror De kan konsumeres før sanseapparat og ferdigheter begynner å svekkes slik at det virker inn på trafikksikkerheten? Når vi vet at selv meget små mengder alkohol i blodet lammer deler av nervesentrene i hjernen, er det nedslående å kunne registrere at kun 16,2% av de spurte mente at man ikke burde drikke noe alkohol i det hele tatt. Og de yngre har en mindre restriktiv holdning enn de eldre. Hele 23,4% av de spurte mente at de trygt kunne drikke 2 flasker pils eller mer uten at deres ferdigheter i trafikken ville bli svekket. Ellers er det interessant i denne forbindelse å merke seg at folk i Nord-Norge har en betydelig mer restriktiv holdning til alkohol og trafikk enn de øvrige landsdeler.

HYTTELEIE – NYE SATSER

Med virkning fra 1. januar 1981 endres prisene for leie av vegvesenets brakker til feriebruk.

Etter krav fra Samferdselsdepartementet skal brakkene plasseres i en av fire klasser (A–D) etter standard og beliggenhet.

I Buskerud har vegsjefen i samråd med hytteutvalget inntil videre fastsatt at Haugastøl I I blir å plassere i klasse C, de øvrige med unntak av Bjøberg, i klasse D.

Bjøberg er i dårlig forfatning og kan inntil eventuell utbedring disponeres gratis.

For klasse D er hytteleien kr. 20,- for første døgn og deretter kr. 10,- for de følgende.

For klasse C er hytteleien kr. 30,- for første døgn, og deretter kr. 15,- for de følgende.

Stålarmering av asfaltdekke

Av avd.ing. Frithjof Indseth



Representanter for vedlikeholdsdistrikt II og lab.seksjonen foretok en befaring på rv. nr. 4, syd for Gran på Hadeland 26.6 1980.

Hvorfor Oppland har valgt å armere.

Parseller med stort omfang av langsående telesprekker som er så alvorlige at dette førte til unødig stor slitasje/nedbryting av vegdekket. Oppsprekningen førte i tillegg til en stadig svekkelse av overbygningen.

Prøvestrekning.

Høsten 1979 ble det som en prøve armert ca. 1 km veg.

Det ble lagt armeringsnett nr. 2, «tillempet», \varnothing 4,2 mm c/c 75 cm som hovedarmering på tvers av vegbanen og \varnothing 3,4 mm c/c 100 cm i vegens lengderetning, nettformat 200x700 cm levert på pall.

Vegbanen ble først rettet opp med Ag8. Deretter ble det klebet, utlagt arm.nett, (uten overlapp og binding/

spikring), avstrødd med Ag8, 30 kg/m² og valset med 6,5 t slettvals.

Som dekke ble det lagt asfalt (Agb) 90 kg/m².

Ved befarung av denne parsell kunne det ikke observeres noen langsgående sprekker eller spor etter slike.

Vegmester Jensen, Oppland, uttalte at de, så langt, var meget godt fornøyd med resultatet.

Årets armeringsarbeider.

Arbeidet så ut til å være godt organisert. På grunn av trafikken var arbeidet henlagt til tiden mellom kl. 20.00 og 07.00. Det var skiltet for omkjøring for mindre kjøretøyer, og vegen var stengt for all trafikk mens det foregikk utlegging, avstrøing og valsing av ca. 90 lm (ett felt) som svarte til ett billass avstrøingsmasse.

Trafikken ble således avviklet på det ferdige kjørefelt, mens avstrøing/valsing pågikk i nabofeltet.

Trafikken ble dirigert av to trafikkvakter med radiosamband. I tillegg var det rigget opp trafikkllys. Arbeidene var forøvrig godt skiltet og det var orientert i presse og NRK på forhånd.

Armeringsnettene lå på paller (meget viktig) og var lastet på bil som kjørte foran. 5–6 mann deltok i utlegging av nettene.

Til avstrøing ble det nyttet en Salco singelspreder, 4,0 m bred, som ble trukket av asfaltbilen. Dette fungerte godt.

Arm.mannskapene hadde såvidt god tid at disse ved behov også deltok i avstrøingsarbeidet.

Enkelte arm.nett så ut til å «bule opp» og dette var vanskelig å rette opp. Nettet ble da synlig i overflaten.

Årsaken til dette kan være deformerte (bøyde) nett eller trykket/belastningen av bilene under trafikk på nettet. Asfaltmassens temperatur hadde trolig ikke noe med dette å gjøre.

Det var ikke tilgjengelig termometer på stedet slik at vi kunne måle asfaltmassens temperatur. Den ble av utleggerbasen anslått til ca. 160°C. Den lå trolig noe lavere ca. 120–160°C.

Resultatet av arbeidet som ble utført mens vi var på stedet synes jeg så ut til å være tilfredsstillende.

Resultatet av forrige natts arbeid var kanskje mindre bra for enkelte flekkers vedkommende. Selve arbeidet var nok tilfredsstillende utført, men vegmester Jensen kunne fortelle at vegen ble utsatt for en meget hård, ja nesten hensynsløs trafikkbelastning da vegen ble åpnet for vanlig trafikk kl. 07.00.

Dette førte til vibrasjoner og armeringsnettet løsnet delvis fra avstrøingsmassen og ble liggende utildekket. Arbeidet med legging av asfaltdekket var i gang, men de ble liggende for langt bak «armeringsgjengen».

Dette skyldes at armeringen ikke ble lagt sammenhengende, men bare på de strekningene med sprekker/behov.

På en natt regnet de i gjennomsnitt å belegge ca. 500 lm veg.

Vedrørende kostnader kunne Jensen vise til fjorårets resultater som viste at dette kostet 22,50 kr./m².

Dersom kostnaden til asfaltavstrøingen tas ut står de igjen med ca. 16,– kr./m² for armeringsarbeidet.

KONKLUSJON:

Økonomi.

Det kan selvfølgelig diskuteres om dette er en lønnsom investering.

På vegruter med meget høy trafikk og stor piggdekkslitasje hvor vi relativt ofte (5–6 år?) må fornye slitelaget, er det trolig ikke økonomisk forsvarlig å armere. Velges det likevel armering, må dette være ut ifra betraktninger om krav til dekkeoverflate/servicenivå eller av rent «forfengelighetshensyn».

På andre veger hvor vi skulle forvente at dekket bør ligge 10–12 år, og

sprekkene gjør det nødvendig å fornye slitelaget tidligere, f.eks. etter 7–8 år, vil det nok være riktig å vurdere utbedring med armering.

I samme klasse vil jeg også stille parseller med såvidt alvorlige sprekker at bærelaget gradvis infiseres og svekkes.

Metoden virker meget interessant og bør derfor være et godt alternativ som må trekkes inn i vurderingene der hvor dekker med telesprekker skal repareres eller fornyes.

Temperatur.

Høy temperatur på avstrøingsmassene har trolig ingen negative virkninger på armeringsnettet. En eventuell utvidelse på grunn av arbeidstemperaturen på asfaltmassene kan en se bort fra da massene avkjøles relativt raskt.

Det er derfor i dag ingen grunn til å fravike de anbefalte temperaturer ved utlegging, men det vil kanskje være fornuftig å ligge i nedre del av området.

Det som her må være avgjørende er hensynet til en jevn utstrøing og god heft til underlaget.

Avstrøingsmengde.

Jeg anser det som en fordel å bruke nok masse til dette.

Skal vegen forsterkes ser jeg ingen grunn til å knipe, men tror at ca. 40 kg/m² bør kunne være passe. Dersom en veg bare har behov for nytt slitelag, bør nok kvantumet senkes ned til 20–30 kg for ikke å sløse unødvendig med dyre materialer.

Trafikk på avstrødd armeringsnett.

Slitelaget, eventuelt bindelaget, bør legges forholdsvis omgående. Vi unngår dermed å utsette armeringsnettet for unødige påkjenninger som kan redusere kvaliteten på ferdig veg.

Paller/behandling av armeringsnett.

Det er meget viktig at disse relativt myke og store armeringsnettene behandles varsomt for å unngå deformasjoner. Nettene bør derfor leveres buntet på paller eller grovere armeringsstål og løftes etter stropper festet til disse.

Utbytte av ekskursjonen.

Jeg kan trygt si at deltakerne, som alle skal ha befattning med slike arbeider, hadde et godt faglig utbytte av å kunne studere teknikken med denne type arbeid selv om ekskursjonen måtte foregå på sen kveld/tidlig natt.

Forsøk gjøres nå med emulsjonsasfalt i Buskerud

Av overing. Bjørn Struksnes

I vanlige asfaltdykker består bindemiddelet av bitumen som inneholder lettflytelige løsningsmidler i varierende mengde.

Steinmaterialene må tørkes før bindemiddelet tilsettes og massene må varmes opp til 150–170°C for at dette skal bli jevnt fordelt og den utlagte massen skal la seg komprimere til 2–8% hulrom.

Emulsjonsasfalt er bitumen oppslammet i vann i forholdet 68/32. med tilsetning av emulgator som bl.a. bestemmer brytningstiden (herdetiden). Bindemiddelet består av mikroskopiske bitumenpartikler som svever «fritt» i vannet. Når vannet fordampes vil disse partiklene binde seg til hverandre og danne en fast masse.

Forenklet kan en si at vann erstatter både løsningsstoffer (parafin, white sprite o.l.) og varme idet utleggings-temperaturen er under halvparten at det

som er nødvendig ved konvensjonelle dekker.

Fordeler ved bruk av emulsjon:

En kraftig reduksjon i forhold til fyringsolje (oppvarming). Ressursbesparende (unødvendig med lettflyktige løsningsstoffer i asfalten). Miljøvennlig. En unngår avdampningsgasser fra løsningsmidlene.

Ulemper:

Er avhengig av oppholdsvær under utleggingen.

Meget følsom overfor finstoffinnholdet i tilslagsmaterialene.

Begrensning:

Er ikke egnet som slitedekke på veier med årsdøgntrafikk over 3-4000.

Asfaltemulsjon har i en årrekke hatt

en utstrakt anvendelse i utlandet, i første rekke i Canada, USA og Frankrike. Svenska Vägverket startet opp sine forsøk for 2 år siden, og erfaringene er gode.

I Buskerud legges det i år to forsøksstrekninger, ca. 3,5 km ved Slemmestad, og ca. 1 km i Sylling.

I den anledning har entreprenøren leiet inn en spansk spesialkonstruert maskin som både blander tilslagsmaterialene og legger ut dekket i en operasjon.

Den videre utvikling i bruk av emulsjonsasfalt i Buskerud vil i stor grad avhenge av resultatet av disse prøve-strekningene.



Både blandingen av tilslagsmaterialene og utleggingen blir gjort i én operasjon med denne spesialkonstruerte maskinen.



LESERINNLEGG:

KAN JEG HA HØRT RIKTIG?

Grunnet ferie var jeg forhindret fra å være med på årets kontaktmøte i biltilsynet.

Av møtets program ser jeg at «Arbeidsmiljø – miljøfaktorer» var ett av innleggene.

Jeg tør formode at de som tilhører administrasjonen er kjent med de tildels vanskelige arbeidsforhold vi har i lange perioder på grunn av ferie, sykdomsfravær, permisjoner o.l. Ved at vi har satt kreftene inn for å holde hjulene i gang, har det mange ganger røynt på helsemessig. Ved siden av det rutinemessige kontorarbeide skal vi til enhver tid yte god publikumsservice. Med innskrenket personale må man strekke seg ganske langt i yteevne. Dette er ting som gir seg uheldige utslag på mange måter, som f.eks. stress, stivhet i nakke og skuldre osv.

Det jeg vil fram til er en uttalelse fra sjefshold på ovennevnte kontaktmøte angående arbeidsmiljø. Det er blitt meg fortalt at følgende er blitt sagt: «Hvis man ikke tåler stresset og maset i dette spesielle miljø, må man bare se seg om etter annen jobb». Er dette alvor eller er det ikke så galt ment som det er sagt?

Nå er «Lov om arbeidsmiljø» trådt i kraft. Intensjonen er jo å skape et arbeidsmiljø som gir alle arbeidstakere full trygghet, trivsel og velvære og et meningsfylt arbeid.

Jeg vil anta at både publikum og etaten forøvrig er best tjent med at folk forblir i jobben over lengre tid. Rutine og sikkerhet i arbeidet har vel noe å bety for alle parter, skulle jeg tro.

Gunnbjørg Forsland

Svar til Gunnbjørg Forsland:

På kontaktmøtet for biltilsynet den 17. oktober d.å. holdt seksjonsleder Per Kr. Rotherud et tankevekkende innlegg om «Arbeidsmiljø – miljøfaktorer».

Jeg deltok i diskusjonen og skjønner det er mitt innlegg Gunnbjørg Forsland sikter til. Når en hører noe slik det er sitert av Gunnbjørg Forsland, er det klokt å spørre om det er alvorlig ment eller om det er slik det er sagt.

Jeg gav i diskusjonen uttrykk for at det neppe er mulig i en arbeidssituasjon hvor man skal behandle publikum enten ved skranken i ekspedisjonen eller ute i kontrollhallen, å kunne unngå stress. Dette gjelder ikke bare for ansatte i biltilsynet, men f.eks. i Postverket, banker og andre institusjoner hvor publikum skal betjenes. Jeg nevnte at vi mennesker er forskjellige, noen synes det er interessant, givende og utfordrende å arbeide et sted hvor man har nær kontakt med mennesker og hvor det «skjer noe» hele tiden.

Andre føler seg presset hvis det står publikum i kø og venter på å bli ekspedert, og ønsker heller en arbeidsplass hvor man kan sitte med sitt arbeid «uten å bli forstyrret».

Hvis man er kommet i en arbeidssituasjon hvor man føler seg stresset på en uheldig måte, og dette går ut over ens egen helse, kollegaer og publikum, må selvsagt arbeidssituasjonen vurderes. Ett spørsmål kan være om man har kommet på «riktig hylle» i livet. Det kan være riktig å se seg om etter en annen jobb. Kanskje først og fremst innen sitt eget arbeidssted eller etat. Hvis man ikke finner ønsket arbeidssituasjon på sitt arbeidssted, kan det i enkelte tilfelle være riktig å se seg om etter en jobb utenfor organisasjonen.

Det er klart at man skal følge intensjonene i «Lov om arbeidsmiljø»

forts. neste side, 2. spalte

Normalene for «Vegbygging» i ny utgave 1980: Et omfattende revisjonsarbeide er avsluttet

AV OVERING. REIDAR SÆTERSDAL, VEGLABORATORIET

I de to siste årene har normalene «Vegbygging» gjennomgått en omfattende utvidelse og revisjon.

«Vegbygging» er blitt utvidet med fire nye kapitler:

- Snøsikring
- Vinterbygging
- Gang- & sykkelveg
- Forsterkning

Dessuten vil et nytt kapittel om «støyskjerming» bli utgitt separat, i første omgang som en veiledningshåndbok. De opprinnelige kapitlene er blitt revidert, enkelte kapitler ganske omfattende. Et utvalg har ledet og koordinert revisjonsarbeidet. Skrivning av selve normalstoffet er blitt utført av fjorten arbeidsgrupper, en gruppe for hvert kapittel.

«Vegbygging» kan nå bestilles hos vegkontorenes håndbokkontakt som igjen får boken fra Vegdirektoratets, Håndboksekretariatet, Boks 8109, Oslo-Dep. Boken er på 500 sider og utdeles gratis til ansatte i Statens Vegvesen.

Vegbyggingsnormalene består nå av følgende kapitler:

Kapittel	Merknad
1 Berg- & jordarter	Lite omarbeidet
2 Frosstikring	Fullstendig omarbeidet
3 Underbygning	Noe omarbeidet
4 Overbygning	Betydelig omarbeidet
5 Drenering	Betydelig omarbeidet
6 Forsterkning	Nytt kapittel
7 Vegdekker	Betydelig omarbeidet
8 Vegskråning	Betydelig omarbeidet
9 Vegrekkverk	Nytt kapittel
10 Tunneler	Noe omarbeidet
11 Gang- & sykkelveg	Nytt kapittel
12 Snøsikring	Nytt kapittel
13 Vinterbygging	Nytt kapittel
Støyskjerming	(Nytt kapittel, utgis som veiledningshåndbok)

Boka kan fåes ved henvendelse til vegkontorets håndbokkontakt.

Svar til Gunnbjørg Forsland:

og at rutine og sikkerhet betyr mye i jobben både for publikum, etaten og arbeidstakerne.

Men vi kan ikke regne med å kunne fjerne all mulig stress i biltilsynet i fremtiden.

Asbjørn Bustgaard

LØNN UNDER SYKDOM

I forrige «Brobyggen» hadde vi en orientering angående de endrede sykelønnsbestemmelser. Siden dengang er det i forbindelse med tariffoppgjøret pr. 1/5-1980 skjedd den endring at perioden for utbetaling av lønn under sykdom er utvidet fra 1 år til 1 år og 14 dager. Dette til orientering idet vi forøvrig viser til Fellesbestemmelsenes §7.

Hilsen Personalkontoret

Vernetjenesten orienterer

Noen viktige generelle forholdsregler ved sveise-, skjære- og oppvarmingsarbeider:

Sveising/skjæring av beholdere/ tanker som har inneholdt brennbare stoffer.

Sveising eller skjæring av beholdere eller tanker som har inneholdt brennbare stoffer, er farlige selv om de tilsynelatende er rene og fri for eksplosjonsfarlige damper. Kontakt nærmeste overordnede før et slikt arbeid påbegynnes.

Sveising og skjæring av borstål er strengt forbudt.

Hule metalldele må oppbores for å forebygge eksplosjon på grunn av oppvarming.

Merking av dører.

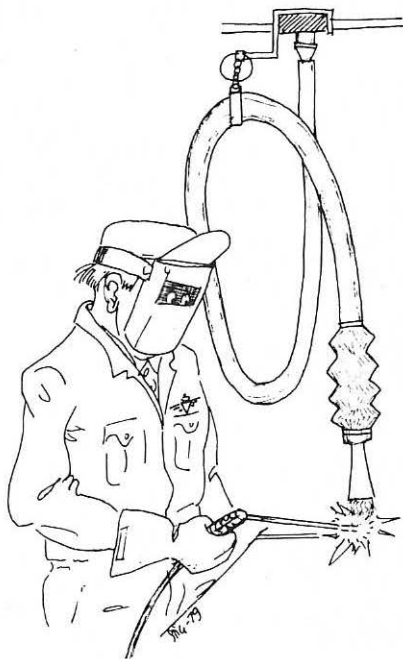
Dører inn til rom hvor det oppbevares eller brukes flasker og beholdere med komprimert gass – skal merkes med godkjent skilt.

I rom hvor det oppbevares eller brukes brennbar komprimert gass – skal det være godkjent brannslukningsapparat.

Ventilasjon.

Sveis ikke tanker, beholdere eller kar uten å se til at det er tilstrekkelig ventilasjon i den avgrensede luft. Bruk ikke oxygen for ventilasjon. Bruk sugevifte, ikke blåsevifte.

Ved arbeide i små helt eller delvis avgrensede rom (f.eks. i tanker) er det særdeles viktig ikke å slippe ut oxygen og/eller acetylen. Vær sikker på at brennere og slanger ikke har lekkasje.



Gjennomblåsing av slanger for tenning av brennere må bare skje i fri luft eller store rom. La ikke skjæreoxygen strømme unødige.

Ved skjæring/sveising av messing og forsinkede materialer må man ha god ventilasjon eller la dette arbeidet foregå ute. For arbeide som varer lenge, er det nødvendig med friskluftvifte. Drikk melk hvis sinkfeber inntreffer.

Pass på at det ikke er brennbare materialer i nærheten av gnistregn. Avstanden fra arbeidsstedet må være minst 10 m.

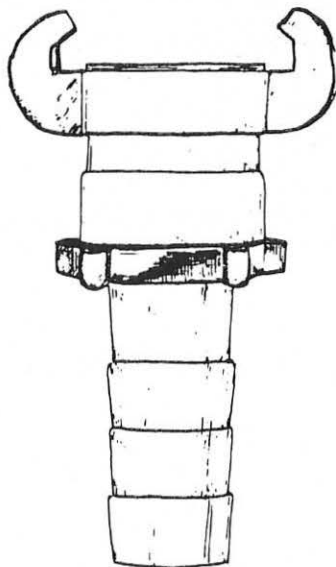
Underlaget skal være av ikke brennbart materiale.

Hvis nødvendig, beskytt med skjermer av metallplater eller asbest helt ned til gulvet. Forheng av brennbart materiale er ikke bra nok.

Trykkluftslanger og slangekoblinger:

Hurtigkobling for rør og slanger skal være slik innrettet at den ikke kan frakobles utilsiktet. Om nødvendig skal det brukes ekstrasikring. Koblingshalvdelene skal være sikret mot å gjøre utslag.

Det bør brukes bare anerkjente og godkjente: Rør, slanger, slangeklemmer, koblinger og armaturer. Plastslanger må oppbevares forsvarlig og ikke utsettes for direkte sollys på lagringsplass. Dette kan føre til sprekkdannelse med vesentlig svekkelse av slangene (cordlaget råtner).



KURS

Vegkontoret i Buskerud, har sammen med sine kolleger i Vestfold og Telemark, satt i gang et kurs i opplæring av saksbehandlere. 7 deltagere fra hvert fylke er med på dette tiltaket.

Kurset er lagt opp med i alt 5 fellesamlinger, og i tillegg til disse skal kursdeltagerne nytte fire timer en dag i uka der de sammen arbeider med stoffet.

I tillegg til dette må den enkelte selv drive selvstudier i fritida.

Kurset har flere forskjellige emneområder, og av disse kan nevnes offentlig forvaltning, vegvesenets historie, vegvesenets organisasjon og samarbeide.

Våre egne kursdeltagere er svært godt fornøyd med opplegget så langt, og synes dette er en fin måte å tilegne seg kunnskap på.

Fra Buskerud deltar adm. sekretær Anne-Karin Riise Jensen, adm. sekretær Mette Skaret, førstesekretær Bjørg Madsen, ing. Einar Ottesen, avd. ing. Per Moen, ing. Cato Solberg og adv. ing. Reidar Svendsen.

Ansvarlig kursleder er kontorfullm. Synnøve Dahl.

MALING

Vi hadde i forrige nr. av Brobyggeren et leserinnlegg som tok for seg problemet med oppmerking på vegbanen i forbindelse med sykkelritt o.l. Nå har imidlertid vegsjefen endret bestemmelsene i vilkårene for konkurransekjøring, slik at det ikke lenger er tillatt å foreta oppmerking på selve vegbanen.

Så da skulle ikke det lenger behøve å være noe problem.

STYGGEDALEN BRU



Denne nye brua fører rv. 35 over omkjøringsvegen som nå bygges rundt Hønefoss. Det har gått med ca. 1000 dagsverk og prisen er vel 2 mill. kroner. Den er 60 m lang og 10 m bred, og det er blitt brukt 625 m³ betong og 70 tonn armering.
Et flott byggverk!


KRYSSORDLØSNING

Vinnere av kryssord ble:

1. pr. Aud M. Thoresen, vegkontoret
 2. pr. Astrid Fuhre, Hønefoss
 3. pr. Leif A. Annestad, vegkontoret
- Vi gratulerer!



Kryssord



					5	6	7		8		
					9			10			
					11						
					12	R	i	K			
					14			15	16		
					17			18			
19					20				21	22	
23				24		25	Y	N	E	M	26
			27		28	29			30	31	
32	33			34					35		
	G										
36	i						37	G	38		
			39			40	R			41	
			R								
			E				O				

Løsningen sendes: Vegkontoret i Buskerud
 Postboks 2265 - Strømsø
 3001 Drammen innen 1. mars 1981

Innsendt av:

Adresse:

Postnr./sted:

PREMIER: 3, 2 og 1 lodd i Pengelotteriet.

Vannrett

1 Skarpretter
 9 Trø
 10 Roman
 11 Diskutere
 12 Formuende
 13 Bil (omv.)
 14 Konsern
 15 Mål
 17 Få øye på (eng.)
 18 Fore
 19 Studentrevyen
 20 Artikkel

21 Nettverk
 23 Sulten
 25 Spisekart (omv.)
 26 Bergart
 27 Fjell
 28 Promemoria
 30 Dyr
 32 Selvisk
 35 Eske
 36 Kommunikasjonen
 39 Grei
 40 Male (omv.)

Loddtrett

2 Hest
 3 Logg
 4 Stykk
 5 Merkværdighet
 6 Kort forestilling
 7 Herren (omv.)
 8 Skrått tak
 10 Fordi
 16 Eruptiver
 20 Tundra
 22 Beundre
 24 Pike

26 Kommandoplass
 29 Mil (eng.)
 31 Form
 33 Bevilge
 34 Kjepp
 35 Eiendelene
 37 Vokse
 38 Vakker
 39 Ordne
 41 Spurte

NYTT OM

NAVN

NYANSETTELSER

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:

Rolf Kjønerud Larsen, kontorass., vegkontoret

Anne Carine Skaug, kontorass., vegkontoret

Åsne Tuft, tegneass. vegkontoret

Erik Greaker, jur.konsulent vegkontoret

Kjellaug Johannessen, kontorass., vegkontoret

Nils Mythe, maskinfører

Bjørn Henning Ingebo, maskinfører

Bjørn Melby, maskinfører

Kåre Viken, spesialarbeider, anlegg

Jan Helland, spesialarbeider, anlegg

Odd Gunbjørnsen, spesialarbeider, anlegg

Arne Støa, spesialarbeider, anlegg

Knut Levorsen, spesialarbeider, anlegg

Svenn Gunnar Seterstøen, spesialarbeider, anlegg

Ole Øystein Jonassen, spesialarbeider, anlegg

John Ørstad, spesialarbeider, anlegg

Tor Ole Dokken, spesialarbeider, anlegg

Per Arne Syvaldsen, spesialarbeider, vedlikehold

Knut L. Schie, spesialarbeider, vedlikehold

Harald Roa, spesialarbeider, vedlikehold

Kjell Magne Dalen, spesialarbeider, vedlikehold

Helge Jørgensen, spesialarbeider, vedlikehold

JUBILANTER

50 år

Torstein Kleivedalen, Veggli 27.7

Nils G. Øyan, Uvdal 25.8

Jacob T. Løvlid, Eggedal 8.9

Anders R. Rotegård, Tunhovd 9.9

Thorbjørg Pedersen, Drammen 17.10

Arne Jahr, Åmot 1.12

Gunnar Dagli, Nes 8.12

Johan Laupet, Tyristrand 18.12

60 år

Olav Svingen, Gol 7.7

Brobyggeren gratulerer.

PENSJON

Følgende er sluttet i vegvesenet etter oppnådd aldersgrense. (Tjenestetid står i parentes):

Einar Kleiv 1/8 (21)

Knut Nymoen 1/10 (33)

Gudbrand Røgnerud 1/10 (33)

Gullik Frågodt 1/10 (17)

Lars Trefall 1/11 (29)

Arvid J. Knudsen 1/1 (36)

Brobyggeren ønsker disse mange gode år som pensjonister.

har du et forslag til



bruk forslagsordningen