

Nr. 1 · Mars 1981 · 11. årg.

Brobyggeren



Vegsjefens avskjed
Vegdirektørbesøk
Vegarbeidsdriften 1981
Ny biltilsynstasjon
Nytt radioutstyr
POU
Trafikkovervåking
Pensjonistsamling



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: 1.400 eks.

Trykk: Saturn Trykkindustri A/s

Fotosats: Sportsforlaget A/s

Kryssord: Helge Thorrud

Forsidebildet:
Kassa med «øyet som ser»
Foto: W.B.

INNHold:

Side

- 1 Takk til Søfteland
- 2 Takk for meg
- 4 Vegarbeidsdriften 1981
- 8 Takk og farvel
- 10 Ny biltilsynsstasjon
- 12 Vegdirektørbesøk
- 14 Sambandsutstyr
- 15 POU
- 17 Ulykkesregistrering
- 18 Automatisk trafikkovervåking
- 20 Hovedavtalen
- 23 Rapport fra skolebenken
- 24 Elektronisk bru
- 27 Bedriftslegerappport
- 28 Pensjonistene
- 30 Leserinnlegg
- 31 Kryssordløsning
- 32 Kryssord
- 33 Personalialia

REDAKTØREN



H
A
R
O
R
D
E
T

TAKK TIL SØFTELAND

Den 15. februar takket Olav Søfteland for seg som vegsjef i Buskerud. Han er nå på plass i stolen som vegtrafikkdirektør i Vegdirektoratet, og dermed er nok et kapittel i Buskerud vegvesens historie over. I nøyaktig 30 måneder har Søfteland vært vegsjef, og det er med beklagelse vi nå konstaterer at denne tiden ikke ble lenger. Skal noe positivt bemerkes, må det være at vi er litt stolte over at Vegdirektoratet velger å hente forsterkninger fra Buskerud. Imidlertid synes vi nå at det får være bra for en stund framover ihvertfall.

Men tilbake til august 1978.

Det må vel kunne sies at det var ikke uten en viss spenning vi ønsket Søfteland velkommen som vår nye sjef.

Ordtaket om at nye koster feier best rant vel mange i hu den tiden. Etterhvert som vi lærte Søfteland bedre å kjenne, ble vi snart klar over at vi hadde fått en sjef som både snakket klartekst og som var åpen og samarbeidsvillig.

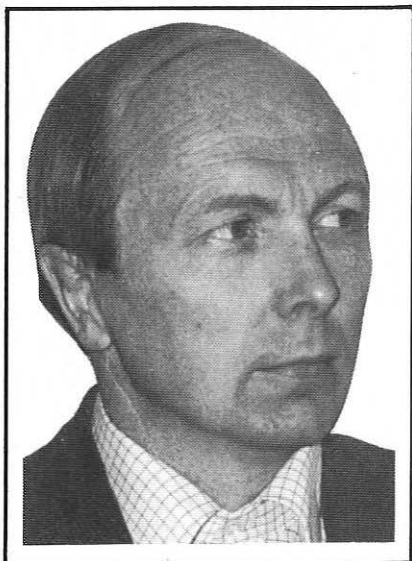
Usikkerheten for det ukjente måtte fort vike plass for respekt og beundring for den måten han ledet vegvesenet på.

Hans evne til hele tiden selv å være ajour med tingenes tilstand, har i sterk grad bidratt til å holde skuta på stø kurs. At hans egenskaper som administrator er godt kjent utenfor fylket, er hans overgang til en av toppstillingene i vegetaten et synlig bevis på.

Selv om vi som sitter igjen nå beklager at Søfteland har forlatt oss, vil vi samtidig få ønske han alt mulig godt i den nye jobben, og takke for det gode samarbeidet vi har hatt.

Stillingen som vegtrafikkdirektør innebærer sikkert utfordringer og oppgaver som vi er viss på at Søfteland også vil takle på en mesterlig måte og til etatens beste.

Lykke til!



TAKK FOR MEG

Det er med eit visst vemod eg i dag, fredag 13. februar 1981, på siste arbeidsdagen min som vegsjef i Buskerud, sier TAKK FOR MEG til alle tilsette i biltilsynet og vegvesenet i Buskerud. Sjølv om eg har vore i Buskerud berre i to og eit halv år, er det lenge sidan eg har undra meg over kor snart eg blei glad i og kjende meg heime i eit nytt fylke. Ei vesentleg årsak til dette er den gode mottakinga som eg fekk både i og utanfor etaten vår, all den hjelp eg har fått i arbeidet mitt og det gode samarbeidet eg føler vi har hatt. Det har vore ei spennande og rik tid. Eg vonar eg har gjort min del av arbeidet som er gjort.

Når eg no må seia takk for meg, så er det sjølv sagt fordi eg frivillig har søkt eit anna arbeid som eg óg glær meg til. Men eg er lei meg for at eg må slutta i Buskerud. Eg skulle gjerne ha halde fram i det gode samarbeidet vi har hatt

og vore med å utvikla dette vidare. Eg vil óg sakna den nære kontakt ein kan ha til vegarbeidsdrifta og biltilsynet, når ein arbeider på eit vegkontor.

Sjølv om vi på mange måtar kan vera stolte av arbeidet vårt, må vi ikkje tru at ikkje mangt kan gjerast betre. Verksemda vår er svært spreidd og desentralisert. Det er mange som styrer og tar avgjerder. Dette er ein styrke, men det er og lett å gjera feil. Vi må stadig korrigera for å vera på rett og sikker kurs.

Med den vilje det er til å gjera godt arbeid, med så mange dugande folk i etaten og med dei arbeidsvilkår vi har, ser eg framtida for biltilsynet og vegvesenet lyst i møte. Den nye avtalen om medbestemmelse vil delvis krevja ei ny arbeidsform. Partane er samde om at avtalen skal praktiserast slik at effektiviteten ikkje blir redusert. Eg trur avtalen kan bety auka effektivitet og betre samarbeid dersom alle partar nyttar avtalen på beste måte. Arbeidet med personal- og organisasjonsutvikling som no er kome i faste former, bør også kunna føra til stor framgang for etaten i tida som kjem.

Det kom brått på at eg skulle slutta i Buskerud, og avslutninga vart hektisk. Det vart dessverre alt for lita tid til å reisa ut frå vegkontoret for å seia takk for meg til den enkelte slik eg gjerne skulle ha gjort. La meg difor bera fram denne takka gjennom Brobyggen. Eg har heile etaten – dykk alle – å takka for at eg har lært mykje, det eg har fått gjort og at eg har likt meg så godt. Eg vil ha god nytte av dette i mitt vidare arbeid i Vegdirektoratet. Eg vonar de vil gje etterfølgjaren min like gode arbeidsvilkår som eg har hatt.

Eg har no ved avslutninga fått med meg mange gode ord og fine gåver frå dei tilsette. All denne heider kan eg neppe ha fortent etter berre to og eit halvt år, men eg er dykk likevel svært

takksam for alt eg har fått med meg av gode minne, erfaring og godt samarbeid og synlege bevis på at de har sett pris på det vi har hatt i lag.

TAKK FOR MEG og lykke til med arbeidet vidare.

Med helsing
Olav Søfteland

VINTERAKSELTRYKK

Et nytt begrep er blitt innført for vegene i Buskerud fra nyttår, nemlig benevnelsen vinterakseltrykk.

Dette innebærer at flere riks- og fylkesvegstrekninger vil bli tillatt for høyere akseltrykk.

Bakgrunnen for at vegmyndighetene nå tillater høyere akseltrykk, er at under denne årstiden med normalt kaldt vær og tæle i bakken, vil ikke vegene ta noen skade av høyere belastning.

Dermed kan transportnæringen få utnyttet både materiell og vegnettet bedre før teleløsningstiden med nedsatt akseltrykk setter inn. Vinterakseltrykket gjelder bare de strekninger som ikke har bruer som begrenser akseltrykket, og i veglengde utgjør dette ca. 280 kilometer for fylkesveggenes vedkommende, mens de tilsvarende tall for riksvegene er ca. 332 kilometer.

Dersom det skulle oppstå perioder med mildvær, vil nyordningen med vinterakseltrykket falle bort.

Prøveordningen med de nye akseltrykkbestemmelsene vil vare fram til 1. mars.

Strengere restriksjoner i teleløsningsperioden

På grunn av at det her i fylket er svært mange fylkesvegstrekninger som er i

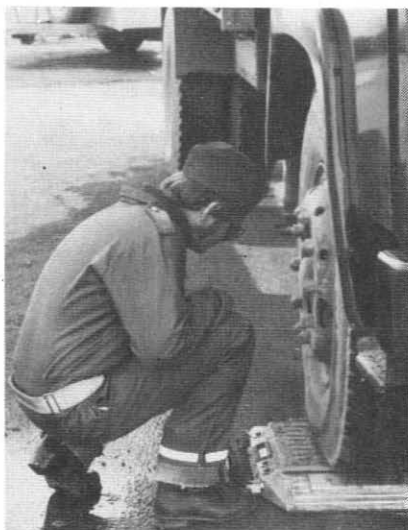
dårlig forfatning, og at det i tillegg er knappe midler til vedlikehold, må det i år settes strengere begrensninger på akseltrykk enn tidligere.

Tidligere har vedlikeholdet hatt såpass med penger at en til en viss grad har kunnet reparere det som ble kjørt istykker i vårløsningen. I og med de sterkt reduserte bevilgningene til vedlikehold dette året, må en derfor passe på at det ikke skjer.

Generelt kan sies at fylkesveger som normalt er tillatt for 10/16 tonn vil bli nedsatt til 8/10 tonn. Videre vil 8/10 tons veger som hovedregel bli redusert til 6/9 tonn, og enkelte spesielt svake strekninger vil bli satt ned til 3/4½ tons aksel/boggi-trykk.

Restriksjonene på riksvegene vil stort sett bli de samme som forrige teleløsningsperiode.

De nye vinterakseltrykkbestemmelsene må således sees i sammenheng med de betydelige strengere restriksjoner som vil bli satt i verk under årets teleløsning.



Det vil også i år bli hyppige vekt-kontroller under teleløsningsperioden.

Vegarbeidsdriften i 1981

Til arbeidsdriften på riks- og fylkesvegene har vi i år ialt 208.4 mill. kroner til rådighet. Av dette skal 180.2 mill. kroner benyttes til riksvegene.

Av riksvegmidlene skal 92.1 mill. kroner anvendes til forbedring av eksisterende veg- og transport standard og omkjøringsveger.

Til gang- og sykkelveger, trafikksikring og trafikkregulering, spesielle service- og miljøtiltak er det satt av 13,4 mill. kroner.

Som tillegg for økte eiendomsutgifter i byene disponeres 15.3 mill. kroner.

Videre er stillet «til disposisjon» 1.9 mill. kroner.

Til vedlikehold av riksvegene har vi 74.8 mill. kroner, herav er planlagt brukt 25.4 mill. kroner til fornyelse av asfalt- og oljegrus dekker.

Maskinavdelingen har fått 12.1 mill. kroner til maskinanskaffelser.

Til fylkesvegvedlikeholdet er bevilget 22.5 mill. kroner, hvorav 3.5 mill. kroner er refusjon til primærkommuner for vedlikehold av fylkesveger. På anleggsbudsjettet for fylkesveger disponeres i år 5.7 mill. kroner.

Bevilgningene til riksveganlegg er fordelt slik:

E 18 Akershus grense—Vestfold grense.

Til å dekke mindre restarbeider og pådratte forpliktelser i forbindelse med byggingen av motorvegen gjennom Drammen er avsatt 1 mill. kroner.

En videre utbygging av krysset med adkomst til tømmerterminalen på Lierstranda er til vurdering.

E 76 Drammen—Telemark grense.

Til hele strekningen står 15,4 mill. kroner til disposisjon. Dette skal dekke avsluttende arbeider i Vinnes vegkryss. Videre vil arbeidet med bygging av ny veg utenom Krokstadelva bli påbegynt. Dette arbeidet er kostnadsberegnet til 16 mill. kroner.

I tillegg vil arbeidet med Strandvegen i Drammen mellom Brakerøya og Prins Oscarsgate bli startet opp, kostnadsoverslaget for parsellen er på 21 mill. kroner.

E 68 Hønefoss—Oppland grense.

Størstedelen av de disponible midler 14,7 mill. kroner, vil bli brukt på om-

kjøringsvegen forbi Hønefoss. Parsellen fra rv. 35 til Ve ventes tatt i bruk i 1981. En del av bevilgningen vil bli brukt til arbeider i Holmsboesgate i Hønefoss som inngår i planen om et bilfritt sentrum.

Rv. 7 Hønefoss—Hordaland grense.

Ialt 10,9 mill. kroner skal dels benyttes til opprusting av rv. 7 ved Ørgenvika og dels til forsterkning øst for Haugastøl. Spørsmålet om bygging av omkjøringsveg ved Torpo er ennå ikke helt avklart. Ved Hønefoss skal jernbaneundergangen ved Moldval bygges om.

Rv. 8 Vestfold grense—Geilo.

5,8 mill. kroner er forutsatt brukt til restarbeider og grunnerstatning på parsellen Hvitvingfoss—Efteløt. Riksvegen skal legges om ved Djupdal og Geilo bru skal bygges om.

Rv. 49 Gol—Oppland grense.

Til fortsatt utbedring av parsellen Brautemo—Fjellheim står til disposisjon 3,9 mill. kroner.

Rv. 52 Gol–Sogn- og Fjordane grense.

Forsterkningsarbeidene på parsellen Robru–Tuv fortsetter i år for 1,6 mill. kroner.

Rv. 282 Drammen–Bjørnstad.

Til fortsatt arbeid på ny veg fra Bjørnstad til Dagslet står i år til disposisjon 9,2 mill. kroner.

Rv. 287 Åmot–Pletan.

Utbedringen av vegen fram til Prestfoss forutsettes fullført for de 6,3 mill. kroner som er budsjettert.

Rv. 288 Håkonset–Sogn og Fjordane grense.

4,4 mill. kroner er i år disponible for videre ombygging av parsellen Einset–Sveingarsbotten.

Til omlegging av vegen gjennom Hol sentrum er det også i år søkt om distriktsutbyggingsmidler.



Anleggsaktiviteten på fylkesvegene vil i år bli nesten lik null.

Asfalt 1981

Vegnr.	Strekning	Lengde	Kostand.
E 18	Kjellstad–Høvik	2,5 km	280.000,–
E 18	Høvik–Brakerøya	1,16 km	940.000,–
E 18	Tilstøtende veg	0,9 km	200.000,–
E 18	Bangeløkka	1,04 km	80.000
E 68	Skaret–Utsikten	1,1 km	400.000,–
E 68	V. Nes	0,62 km	130.000,–
E 68	Kroksund–Viksbakken	2,96 km	470.000,–
E 68	Steinsletta–Sonerud	2,1 km	500.000,–
E 68	Hønengt.–Hov krk.	0,7 km	340.000,–
E 68	Bjonevika–Rysjubråten	1,85 km	850.000,–
E 68	Rysjubråten–Lundehavna	flatelapping	170.000,–
Rv. 7	Hovland–Sokna bru	1,8 km	730.000
Rv. 7	Bjertnes–Storekleiv	flatelapping	170.000,–
Rv. 7	v. Veikåker	flatelapping	70.000,–
Rv. 7	Nedrebråten–Rotneim	2,0 km	480.000,–
Rv. 7	Råen–Brubbakk	flatelapping	150.000,–
Rv. 8	Skollenborg–Kongsgårdmoen	3,5 km	1.000.000,–
Rv. 8	Volden–Skollenborg	4,2 km	1.350.000,–

Rv. 35	Langerud	1,51 km	700.000,-
Rv. 35	Vikersund N-Øverby	flatelapping	160.000,-
Rv. 35	Fjellsag bru-Nakkerud	flatelapping	140.000,-
Rv. 35	Tyristrand-Fegrihøgda	1,98 km	600.000,-
Rv. 49	Gol V-Hesla	0,9 km	300.000,-
Rv. 52	Møllebakken-Spildra bru	1,26 km	420.000,-
Rv. 165	Bjømstad-Bødalen	flatelapping	220.000,-
Rv. 281	Ødegården-Elton	5,73 km	117.000,-
Rv. 281	Filtvet sentr.-Filtvet skole	1,7 km	390.000,-
Rv. 281	Bispen-Tofte Cell.	1,0 km	320.000,-
Rv. 281	Graver-Kana	0,7 km	280.000,-
Rv. 283	Evje bru-Steinberg	1,5 km + flatelap.	460.000,-
Rv. 284	Enger-Sylling	2,2 km	520.000,-
Rv. 285	Enger-Toverud	flatelapping	90.000,-
Rv. 315	Hvittingfoss-V.f. gr.	2,6 km	590.000,-

Overflatebehandling 1981

Vegnr.	Strekning	Lengde	Kostnad
E 68	Hensmoen-Grønvold	3,56 km	210.000,-
Rv. 7	Sætra-Væla bru	6,2 km	300.000,-
Rv. 281	Storsand-Huseby	6,53 km	300.000,-
Rv. 281	Graver-Killingstad	5,0 km	230.000,-
Rv. 285	Tranby-Opsahl	4,5 km	210.000,-

Asfaltløsning og oljegrusprogram 1981

Rv. 8	Stevning-Djupdal pars.	1,0 km	150.000,-
Rv. 8*	Mykstu-Verjedalsvn.	4,5 km	640.000,-
Rv. 8	Vasstulan-Thorssetlia	4,0 km	570.000,-
Rv. 8	Ånevann-Dagali bru	4,5 km	100.000,-
Rv. 8	Dagali bru-Høgåsen	5,0 km	100.000,-
Rv. 8*	Høgåsen-Bruvoll	4,0 km	1.600.000,-
Rv. 49	Åsgårdene-Rustbrenna	2,5 km	350.000,-
Rv. 52	Bjåbergmyra-Bjøbergmyra	2,0 km	300.000,-
Rv. 284	Kyllerud-Breivik pars.	3,0 km	400.000,-
Rv. 287	Nes-Kolsrud pars.	2,0 km	300.000,-
Rv. 287	v/Steiran	0,6 km	90.000,-

*) På grunn av reduksjon av de avsatte midler på disse postene reduseres.

Driftstiltak.

Driftstiltakene er marginalprosjekter som vil falle ut eller bli redusert dersom det ordinære vedlikehold blir dyrere enn forutsatt. Det er derfor ikke sikkert at alle nedennevnte prosjekter kommer til utførelse.

Rv. 8	Utvid./Forst. v/Møte	0,1 km	600.000,—
Rv. 8	Utvid./Forst. v/Wangestad	0,15 km	600.000,—
Rv. 8	Utvid./Forst. v/Neset	0,49 km	
E 68	Grøfting Skarflågan	21,5 km	394.500,—
E 76	Grøftesprengning v/Meheia		380.000,—
Rv. 281	Forsterkning Grønsletta		600.000,—
Rv. 7	Forsterkning v/Rotneim	1,0 km	600.000,—
Rv. 7	Utbedring v/Bårnås	0,1 km	205.000,—
Rv. 287	Utbedring v/Prestfoss		800.000,—
	Aksjon skolevei	2.825.000,—	

Fylkesveger.

Til ordinære anlegg er det ikke midler av betydning til disposisjon i 1981. Til trafikksikkerhetstiltak og tiltak i forbindelse med aksjon skoleveg kan det i alt benyttes 2,1 mill. kroner. Grodalsvegen vil bli utbedret for 950.000 kroner av sysselsettingsmidler.



Til fornyelse av de faste dekkene skal det i år brukes vel 25 mill. kroner.

TAKK OG FARVEL

Tekst/foto: Willy Bakken



Søftelands fratreden som vegsjef i Buskerud, ble markert med en enkel tilstelning i vegkontorets kantine.

Foruten de ansatte ved kontoret, var tillitsvalgte for organisasjonene utenfor huset og med på avskjedslaget. «Gamlevegsjefen» sjøl, Svein Nesje var toastmaster for anledningen. Kantina var vakkert pyntet med levende lys og blomster på bordene, og dannet en vakker ramme om tilstelningen.

Plansjef Olav Harket takket på vegne av fagsjefene for godt og givende samarbeid, og ønsket Søfteland lykke til i den nye jobben. Han overrakte en kikkert som gave fra de ansatte, og sa at

med den kunne Søfteland kikke tilbake til Buskerud og minnes tiden som vegsjef der.

Fra Arbeidsmandforbundet hilste hovedtillitsmann Albert Skarstad. Han pekte også på den gode samarbeidsånd som rådet under Søftelands tid som vegsjef. Fra de ansatte i driften overrakte så Skarstad en minnegave som besto av skrivesaker på en onyxplate.

Tore Braaten hilste på vegne av de ansatte på vegkontoret, og Sverre Wollebæk Nielsen på vegne av de ansatte i oppsynstjenesten. Også fra disse vanket det gave.

Vedlikeholdssjef Brigt Hope sa i sin



Avd.ing. Tore Braaten hilste på vegne av de ansatte på huset, og overrakte en polett og returbillett montert i glass og ramme. Disse kunne vegsjefen bruke på bomstasjonen dersom hjemlengselen ble for stor.



Hovedtillitsmann Albert Skarstad hilste fra de ansatte i driften.

hilsen at han var kjent med at vegsjefen i fjor hadde kjøpt seg sykkel. Det tradisjonelle vegvesenet forbindes ofte med sykkel og spade sa Hope, og på vegne av vedlikeholdet overrakte han vegsjefen en spade som han kunne ta med på sykkelen sin.

Samværet i kantina ble avsluttet med at Søfteland takket for pene ord og de mange gavene han hadde fått.

Min tid som vegsjef i Buskerud ble altfor kort, sa Søfteland, og det som nå er skjedd var ikke akkurat planlagt den gangen jeg gikk over i stillingen som vegsjef i Buskerud, sa han. Min tid sammen med dere har vært en lærerik periode for meg, og jeg vil takke dere for den støtte og velvilje dere har vist meg. Stillingen som vegsjef er ikke noe enmannsverk, en er avhengig av dyktige medspillere for å kunne oppnå de mål en setter seg. Jeg er svært godt fornøyd i så måte, fortsatte Søfteland, og jeg håper den som overtar stillingen etter meg får den samme gode mottakelse som jeg fikk den gang jeg kom til Buskerud. Søfteland avsluttet med å ønske lykke til i årene framover.



Vedlikeholdssjef Brigit Hope ga vegsjefen en spade i avskjedsgave.

Biltilsynet Gol: KJENNETEGN KB

Rep.: Willy Bakken

Mandag 1. desember kunne stasjonssjef Trond Berge og hans stab flytte inn i flunkende nye lokaler på Gol.

Fra samme dato gikk biltilsynet i Hallingdal over fra å være et avdelingskontor under stasjonen på Hønefoss, til selvstendig stasjon.

Det er Gol Auto som eier nybygget som har en total grunnflate på 1400 kvadratmeter. Av dette leier biltilsynet ca. 300 kvadratmeter.

Foruten stasjonssjefen er det ansatt 4 faste pluss en vikar. Den offisielle

innvielsen av stasjonen foregikk den 15. desember i nærvær av blant annet fylkesmannen, fylkesordføreren, fylkesrådmann, politimesteren på Ringesriket samt representanter fra kommunen.

Også en delegasjon fra vegvesenet var selv sagt tilstede med vegsjefen og biltilsynssjefen i spissen.

Den høytidelige åpningen ble foretatt av fylkesmann Ragnar Christiansen som klippet over det røde båndet, og den første bilen som rullet inn i hallen til



Sentrale skikkelser under åpningen, vegsjef Søfteland, fylkesmann Christiansen, disponent Rustbergard, Gol Auto og stasjonssjef Berge.

kontroll, var en Buick 1931 modell.

Dette ærverdige kjøretøyet ble som seg hør og bør, også kontrollert på den gode gamle måten.

Etter at diverse visuelle inspeksjoner samt ulike riste- og lytteprøver var unnagjort, kunne bilen rulle ut av hallen med kjennetegn KB 10031 samt stempel i vognkortet som forteller at denne nå var godkjent av biltilsynet på Gol.

Deretter ble det vist hvordan dagens mer moderne bilpark blir kontrollert.

Foruten selve kontrollhallen ble det vist rundt på anleggets øvrige lokaler.

De ansatte ved den nye stasjonen er selvsagt svært godt fornøyd med sin nye arbeidsplass.

Lyse og trivelige lokaler skulle bidra

til at både de som er foran og bak skranken skulle finne seg svært godt tilrette ved den nye biltilsynstasjonen på Gol



Politimester Jordaker, Ringerike, t.h. overrekker blomster og gratulerer stasjonssjef Berge med ny stasjon.



Stasjonssjef Trond Berge kan bare slå fast at dette kjøretøyet er i tipp topp stand. Som ivrige tilskuere ser vi politimesteren på Ringerike, fylkesordføreren og fylkesrådmannen.

VEGDIREKTØREN PÅ VISITT

Rep. Willy Bakken



Vegdirektør Eskild Jensen har for første gang etter at han tiltrådte stillingen som etatens øverste sjef, vært på besøk i Buskerud. På sin rundtur i de nedre delene av fylket hadde han med i sitt følge avd.dir. Bruun, o.ing. Furuseth og avd.ing. Rasmussen.

Dessuten var fylkesmann Ragnar Christiansen, fylkesordfører Arild Hiim og formannen i hovedutvalget for samferdsel Knut Aarvelta med på rundturen.

Vertskap var foruten vegsjef Søfteland, driftssjef Hjelbak og plansjef Harket.

Hovedhensikten med vegdirektørens besøk var at han skulle få hilse på så mange som mulig av de ansatte i fylket, og som han sa, forsøke å sette seg inn i de mange ulike arbeidsoppgavene vegvesenet er satt til å gjøre.

Av de arbeidsplassene vegdirektøren besøkte kan nevnes, anlegget i Røyken, biltilsynet i Drammen og på

Kongsberg. I tillegg ble laboratoriet og vegsentralen på Solbergmoen samt vegstasjonene på Geithus og Hønefoss tatt nærmere i øyesyn.

Vegkontoret ble også beæret med besøk, og her hilste vegdirektøren på de ansatte og besøkte dem i huset.

Besøket her ble avsluttet med et møte der fagsjefer og de tillitsvalgte i etaten fikk anledning til å hilse litt nærmere på vegdirektøren.

Rundturen innbefattet også besøk hos de enkelte kommunene samt et møte med fylkeskommunens representanter.

Selv om vegdirektørens besøk hos oss til tider kunne minne om en amerikansk valgkamp, tror vi tross det høye tempoet, at han fikk med seg tilbake endel inntrykk fra vår daglige virksomhet her i fylket. Vi ønsker ihvertfall vegdirektør Eskild Jensen velkommen tilbake til et nytt besøk ved en senere anledning.

GLIMT FRA RUNDTUREN



Vegdirektøren hilser på noen av de ansatte i vedlikeholdsområde I.



Vegdirektøren møter avdelingsledere og tillitsvalgte.

NYTT SAMBANDSUTSTYR

Av avd.ing. Per Baltzersen



Det bølger friskt i Buskerud for tiden. Nye og langdistansesugne (og dyre) radiobølger tar kjekt halve fylket i ett sprang. Fra Drammen er det fullt mulig å ha meningsfylte samtaler med folk i Gulsvikområdet.

Hovedårsaken til dette forbedrede sambandet er to nymonterte basisstasjoner. Den ene er plassert høyt over Tyrifjordens vanne, nærmere bestemt på Ringkollen. Der står senderen i ei hytte og formidler samtaler i både øst og nordvest, kort og godt en praktsender.

Den andre og foreløpig siste basisstasjonen er plassert på Haukås ved Drammen. Den har ikke Ringkoll-senderens kolossale senderradius, men har gjort sambandet i Drammensområdet og Hurum mer tidsmessig.

Neste post på programmet er å få skikkelig radiodekning i Kongsbergområdet. Den gamle senderen er lunefull og lite villig til å strekke seg langt. Det er også dårlig dekning i Numedal/Uvdal. Tanken er å plassere en basisstasjon slik at den dekker både Kongsbergområdet og mest mulig av Numedal.

Hemsedal og spesielt Hemsedalsfjellet er også dårlig dekket. Dalen ligger i skyggen av fjell, og derfor rekker basissenderen på Sangernuten øst for Geilo dårlig fram.

Her skal det også gjøres radiodekningsprøver til våren for å finne en hovelig plass til ny sender.

Men det hjelper ikke å ha mange gode basisstasjoner om en ikke har VHF-radioer som kan benytte seg av disse.

Derfor har vegsjefen tatt på seg spanderbuksa og dratt til med 65 nye radioer av typen CN 602 Automatic/SVV i 1980.

Ytterligere 45 kommer i innværende år.

Ca. kr. 12.000 koster hver mobilradio, så her er ikke skillingen mye verd.

Den nye radioen er litt av et vidunder. Teknisk er den basert på frekvenssyntetisator og mikroprosessorer. Den kan gjøre mer enn noen av de typene vi har hatt, og med større grad av automatisering. Den kan til og med huske anropsnummer. Det er bare å trykke på en forutbestemt knapp, og radioen sender automatisk til rette vedkommende. Samtalen går bare mellom disse to, ikke som nå hvor alle hører alle.

Basisstasjonene må ikke nødvendig-

vis brukes ved alle samtaler. Sendingen kan gå direkte mellom to mobilradioer, men rekkevidden er da kort.

Av andre fordeler ved de nye radioene kan nevnes: Kanalbegrensningen på nåværende stasjoner er etterhvert blitt et følbart problem.

Den nye stasjonen kan programmeres for å være operativ på alle vegvesenets kanaler. Stasjonen passer i alle fylker og uten videre over fylkesgrensene.

Vi får nå automatisk avsøking på samtlige kanaler for innkommende anrop. Anrop til deg vil bli oppfanget av bare din radio. Det er utvidet mulighet for direktevalg ved anrop og disse kan omprogrammeres (forandres).

Automatisk valg av ledig sendekanal er utvidet, og dette øker trafikkkapasiteten.

Vi får fast kanal for videreutsendelse til personsøkemottaker.

Helt nytt er innebygget nød-/alarm-

sendingsmulighet fra bærbar nødsender via mobilstasjonen til et betjeningssted (dette vil komme).

Vi får mulighet for å ha kanaler som er sperret hos noen brukere og benyttes eksklusivt for andre, eksempelvis for biltilsynet, arbeidsledere, vegvesenet mot innleide kjøretøyer/brøyteentreprenører o.l.

Kanal- og anropsnummer settes opp med knapper (tastatur) og vises på display.

Oppsetting av og kvittering ved framtidig automatisk telefonoverdrag vil bli forenklet.

Pr. i dag kan bare Lierstranda manuelt koble telefon og radio. Med andre ord begrenset rekkevidde.

Ja, dette er altså for tiden situasjonen på sambandsområdet i fylket. Med den gode hjelp vi får fra radiogutta i Vegdirektoratet, regner vi med å ordne opp i det gjenstående i løpet av ikke alt for lang tid.

POU-arbeidet er nå i gang

POU-arbeidet har nå beveget seg fra pratestadiet og over til handlingsstadiet.

Dette kan slås fast etter at det første møtet i styringsgruppa er blitt holdt.

Dette nye organ som skal koordinere arbeidet, består av like mange representanter fra arbeidsgiversida som arbeidstakersida.

Fra ledelsen møter Olav Harket, Gerhard Hjelbak, Asbjørn Bustgaard og administrasjonssjef (pt. Tore Strand).

De ansattes representanter i styringsgruppa er Sverre Wollebæk Nielsen,

Rolf Sandberg, Johan Wenner og Willy Bakken. Personalkonsulent Helge Thorrud skal fungere som sekretær, og forøvrig ha den daglige løpende saksbehandlingen i POU-arbeidet. Til formann er blitt valgt Gerhard Hjelbak det første året.

Styringsgruppas mandat

Her var det enighet blant representantene om at det forestående POU-arbeidet ikke måtte virke som en klam hånd i det daglige arbeidet. Det må fortsatt være slik at enkeltpersoner eller grupper selv fritt må få velge på hvilken måte eventuelle problemer skal løses.

Det er fortsatt både nødvendig og ønskelig at problemer får sin løsning administrativt.

Videre oppfatter gruppa sitt mandat

slik, at de har fullmakt til å utpeke de som skal være med i de ulike arbeidsgruppene. For å unngå konflikter i den sammenheng vil imidlertid avdelingsledere og tillitsmenn bli kontaktet før endelig valg av personer blir gjort.

Når det gjelder styringsgruppas formelle makt, begrenser denne seg til å sende forslag til vegsjefen om løsning på problemer. Vegsjefens styringsrett gjør at han enten kan stille seg positiv eller negativ til det foreslåtte.

Dersom vegsjefen etter forslag fra styringsgruppa, velger å gjennomføre endringer, vil dette i enkelte tilfeller måtte føre til forhandlinger med tillitsmannsorganisasjonene ifølge hovedavtalen.

Registrering av problemområder

Noe forenklet kan sies at POU arbeidet går ut på å løse problemer både for den enkelte arbeidstaker og for etaten. Dette gjør at det er nødvendig å få oversikt over de ulike problemområdene, og legge opp en plan for hvordan de best kan løses. I praksis vil dette si at enhver som føler et problem på kroppen kan legge dette fram for et medlem i styringsgruppa, eller henvende seg til sekretæren.

Saken blir så forelagt styringsgruppa som drøfter den, og dersom saken skal forfølges videre, nedsettes en arbeidsgruppe på fire til seks personer som får i oppgave å komme med forslag til løsninger og forbedringer.

Arbeidsgruppas konklusjon blir forelagt styringsgruppa som da behandler den og eventuelt oversender den til vegsjefen. Dersom det er uenighet i styringsgruppa om det foreslåtte, skal dette gå fram i henvendelsen til vegsjefen.

Hvilke prosjekter er nå på gang?

Til det første møtet i styringsgruppa

var det kommet inn forslag på i alt ti problemområder som burde behandles.

For å starte litt forsiktig opp, ble det vedtatt at fire av disse skulle behandles.

Disse er:

- Ansettelsesprosedyre
- Samarbeid - Anlegg - Plan - Vedlikehold - Grunn
- Avdelingstilknytning for Grunnseksjonen
- Utbygging av nye oppgaver til vegmesterkontorene, slik som permisjonsøknader og søknader om gravetillatelse.

Enkelte vil kanskje reagere over at alle disse ligger innenfor den administrative sektor.

Styringsgruppa har imidlertid det syn at det i dette etterhvert omfattende arbeid, er viktig å starte forsiktig.

Vi vil sikkert oppleve at vi gjør feil, og da er det fornuftig å vinne erfaring før vi går ut på større og mer omfattende oppgaver.

Informasjon

Den legges slik opp at etter hvert møte i styringsgruppa lages et referat som sendes avdelingsledere, tillitsvalgte, vegstasjonene og biltillitsstasjonene.

Orienteringer vil også bli gitt i Brobyggeren og på andre hensiktsmessige måter.

Vegdirektøren takker:

Etter sitt besøk her i fylket, har vegsjefen fått en hilsen fra vegdirektøren, der han uttrykker takk for den mottakelse han fikk både fra vegkontoret og ellers ute i fylket.

Vegdirektøren ber også om at denne takk blir overbragt de medarbeidere som hadde med arrangementet å gjøre.

Ulykker – registreringer

Av overing. Bjørn Dietrichs

- Hvor skjer ulykker?
- Hvordan skjer ulykkene?
- Hvilken sammenheng er det mellom ulykkene?

Disse og mange andre spørsmål kan vegkontoret i samarbeid med en datamaskin nå svare på.

I ti av de tettest befolkede kommunene i Buskerud, nemlig Drammen, Ringerike, Kongsberg, Hurum, Røyken, Nedre- og Øvre Eiker, Modum, Hole og Lier har vi innført såkalt Black Spot EDB.

Politiet registrerer og koordinatbestemmer alle de ulykker de blir tilkalt til både på private, kommunale, fylkes- og riksveger. Dataene blir overført til kart i målestokk 1:5000 på vegkontoret. Kartene er samlet i spesielle bøker som vi har laget til dette formål. Det ligger et enormt arbeide bak disse, og tegnere har slitt hardt med å lage kartene det siste året. Hovedansvarlig har vært tegneleder Per A. Berg. Han er også den som til enhver tid har oversikt over ulykkene når noen vil vite mer.

På planavdelingen har vi nå hengt opp store oversiktlige kart der datamaskinen har tegnet inn samtlige ulykker fra 1977 og frem til 1980.

Disse dataene skal brukes

Systemet gir også en mengde muligheter til å koble data. Hvis f.eks.



Ulykkeskartet over Ringerike.

vedlikeholdet ønsker et kart over alle ulykker som har skjedd med utforkjøringer i hele Ringerike kommune, eller på E-68 på glatt føre, kan de i løpet av en dag få tegnet inn disse dataene ved å ringe til Fjellanger Widerøe.

Til slutt kan nevnes at vi har holdt et informasjonsmøte med politiet, lensmennene og kommunene, slik at alle disse nå har opplysninger og kan bruke dem.

Registrering av helsefarlige stoffer i vegvesenet

Det skal nå foretas en registrering av helsefarlige stoffer og væsker i vegvesenet. Enhver virksomhet som har slike stoffer er etter Arbeidsmiljøloven pålagt å føre register over dem.

Registreringen skal foretas av de som bruker stoffene. Nærmere om dette vil bli sendt ut pr. brev.

AUTOMATISK TRAFIKKOVERVÅKING

Det er blitt drept 36 personer i trafikken i Buskerud i 1980. Dette er 13 fler enn i 1979, og det gjør Buskerud til det fylket i landet som har flest trafikkdrepte.

Når det gjelder trafikksikkerheten generelt er det imidlertid ikke så dårlig. Antallet personer som er blitt skadd eller drept var i 1980 tilsammen 568, mens tilsvarende tall for 1979 er 627, altså en markert bedring.

Av overing. Bjørn Dietrichs

Jeg har analysert alle dødsulykkene, og grovt kan vi si at 23 av de 31 ulykkene der 36 mennesker ble drept, er mer eller mindre selvforskyldt.

Kjøring i alkoholpåvirket tilstand, vill kjøring eller grov uaktsomhet er årsaken til disse ulykkene.

Av samtlige ulykker skjedde 23 i helgene.

På bakgrunn av disse ulykkene besluttet fylkets veg- og trafikksikkerhetsutvalg blant annet følgende handlingsprogram for å forsøke å senke dødsulykkestallene i Buskerud.

- Politiet øker kontrollvirksomheten i helgene og på natterstid.
- Det settes i gang automatisk trafikkovervåking.
- Fysiske tiltak i vegbanen skal brukes i større omfang.
- Biltilsynet vil holde flere kontroller i helgene og på natterstid.
- Utrykningspolitiet vil intensivere virksomheten i Buskerud.

En del av disse tiltakene er allerede godt i gang. Politiet og biltilsynet har trappet opp sin kontrollvirksomhet, og resultatene kan vi lese om i dagspressen.

Den automatiske trafikkovervåkingen er i oppstartingsfasen. Avd.ing. Tore Braaten ved vegkontoret som har stått

for den tekniske siden ved prosjektet, er blitt observert klatrende rundt i en del stolper den senere tid.

Dette spesielle tiltaket gjøres i samarbeid mellom vegvesenet og politiet. Vi setter opp en del orange bokser som inneholder komplisert elektronikk som registrerer de bilene som kjører fortere enn det tillatte. Et fotoapparat tar bilder av disse bilene.



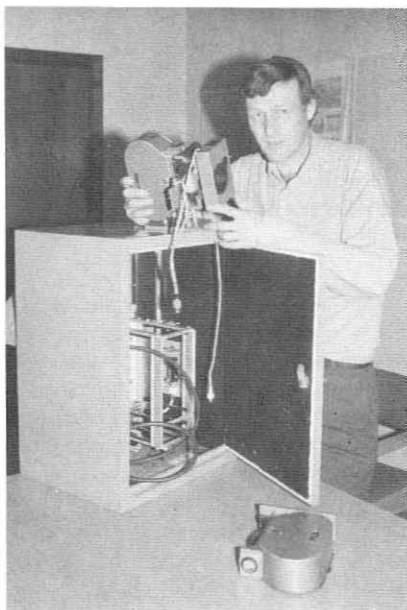
Avd.ing. Tore Braaten iført reglementert verneutstyr er her i gang med å hakke seg gjennom isen.

Filmen blir fremkalt hos oss, og politiet vil samme dag få beskjed om bilens registreringsnummer, biltype, hastighet og tidspunkt.

Politiet starter så vanlig etterforskning og bileieren vil bli innkalt til forhør hos politiet i løpet av 2–3 dager. I en innledningsfase vil det ut ifra graden av overtredelsen bli vurdert hvilke reaksjoner som skal iverksettes.

Fotoapparatet som tar bildene vil bli flyttet rundt slik at man ikke vet når de orange boksene inneholder et fotoapparat eller ikke. Så det beste er å holde seg under fartsgrensen.

Nå er selvfølgelig ikke hensikten at bilene kun skal holde seg til fartsgrensen på grunn av de orange boksene, for så å øke farten igjen. Vi har derfor i tillegg utstyr som ikke er synlig slik som de orange boksene. Dette registrerer også hastighet og tar bilder. Så er du en råkjører – ikke vær trygg fordi du vet hvor de orange boksene står.



Overing. Bjørn Dietrichs med fotoutstyret som er en del av innmaten i de orange boksene.



I Hokksund ble den første kassa med «øyet som ser» satt opp.

TANKER OM DEN NYE HOVEDAVTALEN

Av fung.adm.sjef Tore Strand

Før jul hadde samarbeidsutvalget i Buskerud vegvesen sitt siste møte. Avslutningen på utvalgets virke ble markert bl.a. ved at de to siste formenn og sekretærer fikk hvert sitt krus. Det formelle apparat som samarbeidsutvalget utgjorde opphørte dermed.

Noen vil beklage dette, og synes at den nye avtalen om medbestemmelse har uklare regler og vil føre til tidkrevende forhandlinger og drøftinger. Andre mener at de gamle former inneholdt liten reell medbestemmelse, og at den nye avtalen kan føre til en ny giv på dette området. Det er bare praktiseringen av de nye regler som vil gi svaret på dette. Vi har derfor en interessant tid foran oss, og resultatet avhenger av oss alle, og i første rekke av ledelsen og tillitsmennene. Det er disse to parter som vil møtes til forhandlinger, til drøftinger og gjensidige informasjoner, slik avtalen gir anvisning på.

Hvilke tillitsmenn og representanter for ledelsen som vil møte i de enkelte saker vil variere med sakenes art. En viss usikkerhet vil nok dette medføre til å begynne med. På den annen side får vi muligheten til å «skreddersy» møtene fra gang til gang.

Det er ni forskjellige foreninger som representerer de ansatte. Deres 9 tillitsmenn og ledelsen hadde mandag 9. februar de første drøftinger om den nye avtalen. Da vegsjef Søfteland har deltatt under utformingen av særavtalen, ga han utfyllende kommentarer

og vurderinger om den. Han anbefalte også at møtedeltakerne avsatte en dag til mer inngående gjennomgåelse av avtalen. Administrasjonen vil forberede et program for dette, med praktiske oppgaver som belyser noen av de problemer som kan dukke opp.

Avtalen om medbestemmelse sikter mot å gi redskaper for en reell medbestemmelse på de forskjellige nivåer i virksomheten, og slik at arbeidstakerne får delta i beslutningsprosessen så tidlig som mulig. Dette må praktiseres slik at virksomhetens effektivitet fremmes, og slik at det skaper et godt forhold til publikum.

Det er viktig å sjeldne mellom flere former for medbestemmelse: I det daglige arbeid har vi en *ikke avtalefestet* form for medbestemmelse, idet vi alle har innflytelse gjennom det arbeid vi selv utfører, og den kontakt vi har med våre nærmeste foresatte.

Den *avtalefestede* medbestemmelse skjer gjennom tillitsmennene på tre måter: ved forhandlinger, ved drøftinger og ved informasjon. Det er viktig å være klar over hvilke saker som det i avtalen er hjemmel for å forhandle om (f.eks. organisasjonsendringer, velferdstiltak, anskaffelse av en del typer utstyr) – hvilke saker som skal drøftes (f.eks. budsjetter, bygg, valg av betydelige kapitalvarer som biler og maskiner) – og hvilke saker det skal informeres om (f.eks. nyttilsetninger og vedtak i styringsorganer og administrasjon av betydning for de ansatte). Vi må nok bruke en del tid på å gå opp grensene mellom disse nye bestemmelser.

Jeg har her gitt en kort orientering om de viktigste sider ved avtalen. Den

fullstendige avtalen er sendt til samtlige tilsatte.

Til slutt vil jeg nevne at arbeidsmiljøutvalget vil fortsette med et begrenset arbeidsfelt (vernesaker), og at Veg-

direktoratet vil ta opp med organisasjonene forslag om å etablere et organ i fylkene som kan avløse de forslagsnemnder som har virket under samarbeidsutvalgene.



På det siste møtet i Samarbeidsutvalget ble det bestemt at de to suster formenn og sekretærer skulle tildeles Samarbeidsutvalgets krus.

Her er firklovertet avbildet etter at de har mottatt denne hedersbevisningen. Vi ser til venstre Frithjof Indset og på ytterste høyre Asbjørn Bustgaard. Ved sine sider har de sine respektive sekretærer, Anne-Karin Riise Jensen og Synnøve Dahl.

Nye bestemmelser for hvilebrakker kommer

Den 1. september 1980 trådte nye forskrifter for personalrom i kraft. Forskriftene synes å gjelde faste installasjoner. Vegdirektoratet og Arbeidsmannsforbundet har derfor under utarbeiding et forslag til forskrifter for transportable og midlertidige personalrom (deriblant hvilebrakker). Dette forslaget skal deretter forelegges Arbeidstilsynet.

Når disse forskriftene foreligger, vil hovedtillitsmennene og verneleder foreta brakkebefaring.

Lederskifte i AMU

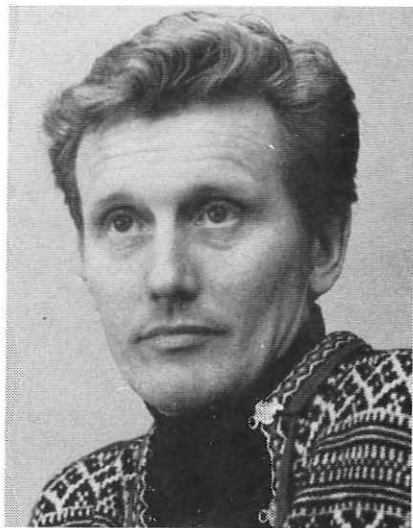
På sitt første møte i 1981 foretok AMU valg på ny leder og nestleder.

Albert Skarstad ble valgt til ny leder, og overtar etter Olav Søfteland som fungerte i 1980.

Til nestleder ble valgt Sigmund Haugen.

Det ble videre bestemt at en fortsatt skal beholde ordningen med arbeidsutvalg på to personer slik at dette miniutvalget kan behandle hastesaker.

For 1981 fungerer vegsjefen med personlig varamann driftssjefen, og Albert Skarstad med personlig varamann Jostein Engen som arbeidsutvalg.



SJEKK SELV HVOR FORT DET GÅR

De aller fleste av oss som er ansatt i vegvesenet er sikkert kjent med at kilometerstolper er plassert med nøyaktig 500 meters mellomrom langs riksvegene, og med 1000 meter langs fylkesvegene.

Disse kan også på en enkel måte nyttes til å kontrollere speedometeret på din bil.

Slik går du fram:

Kjør med konstant hastighet mellom to kilometerstolper (500 m). Bruk helst en stoppeklokke og ta nøyaktig hvor lang tid du bruker.

Se på tabellen nedenfor, så finner du den korrekte hastighet i forhold til den tid du har brukt.

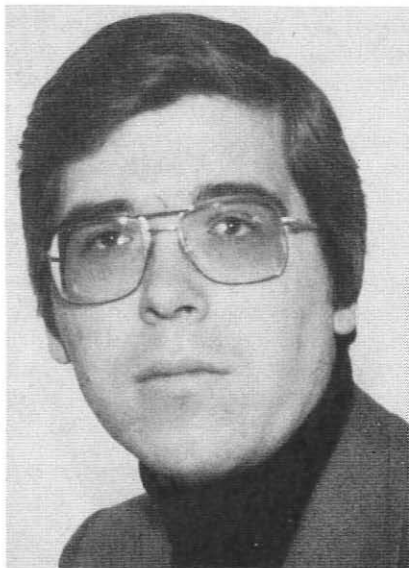
Foreta gjerne målingene flere ganger.

Det er ubetinget en fordel om du har noen som kan hjelpe deg med å ta tiden, slik at du kan konsentrere deg om kjøringen.

TID	VIRKELIG HASTIGHET	TID	VIRKELIG HASTIGHET
45,0 sek.	40 km/t	24,0 »	75 km/t
40,0 »	45 km/t	22,5 »	80 km/t
36,0 »	50 km/t	21,2 »	85 km/t
32,7 »	55 km/t	20,0 »	90 km/t
30,0 »	60 km/t	18,9 »	95 km/t
27,7 »	65 km/t	18,0 »	100 km/t
25,7 »	70 km/t		

Vi vil fa bemerke at når det gjelder de to siste hastighetene vil vi ikke anbefale at det sjekkes om de stemmer. Viser derimot speedometeret 80 km og du bruker 18 sekunder, synes vi det er grunn til å få det justert.

Runar Bakke er nå tilbake i adm.sjef-stolen etter 5 mndr. på skolebenken.



En rapport fra skoletiden

Det var en uvant følelse da jeg i midten av oktober 1980 igjen befant meg i en skolesituasjon. Ingen telefoner ringte. Ingen banket på min dør. Ingen møter hvor mer eller mindre viktige beslutninger skulle fattes. Ingen spurte om min mening om dette og hint. Jeg var skolegutt. Og skole het også denne læreanstalten – Statens forvaltningshøgskole.

Skolen startet med en prøveperiode på 4 år i 1976 og er fra 1. januar 1981 etablert som en fast institusjon. Formelt er den underlagt Personaldirektoratet i Forbruker- og administrasjonsdepartementet. Skolen foregår på dagtid i Oslo

og jeg har permisjon med lønn for skoleperioden på 5 måneder. Skolen er et ledd i statens lederopplæringsvirksomhet og er i omfang og tid det mest omfattende, ihvertfall i Europa. Selvom jeg deltar i det 5. elevkullet på skolen, har vegvesenet hittil vært lite representert. Vegdirektoratet hadde en elev i fjor og i år er den første fra vegkontorene med. Og en elev pr. år bør vegvesenet ha med.

Opplæringen tar sikte på « å gi ledere økt innsikt i samfunnspolitiske spørsmål og engasjere dem i vurderingen av hvordan offentlig forvaltning kan løse sine oppgaver sentralt og på institusjonsnivå.» Slik står det i innbydelsen til skolen. Og selve samfunnsopplæringen blir det lagt mer vekt på enn hva som tradisjonelt legges i begrepet lederopplæring.

Dette gjenspeiler da også innholdet i de temaer som tas opp. I denne korte orienteringen blir det ikke mulig med annet enn stikkord. Som små smakebiter kan jeg nevne følgende hovedtemaer: politikk og administrasjon – rettssikkerhet, likebehandling og rettferdighet – organisasjonenes plass i samfunnet – verdenssamfunnet og Norge – fordeling og bruk av ressurser – offentlig planlegging – personalpolitikk og personalutvikling – administrativ effektivisering – informasjonssystemer/databehandling – hensynet til publikum – distrikts- og bypolitikk.

I tillegg til dette skal det utarbeides en prosjektoppgave samt at en del tid går med til ekskursjoner og en ukes studietur i distrikt-Norge. Programmet er minst like anstrengende som det ser ut. For å gi en innføring i alle disse emnene er det også mange interessante forelesere som besøker skolen. Av de navn som er mest kjent kan jeg nevne Johan Galtung, Per Kleppe, Bjartmar Gjerde, Helge Seip, Henry Valen osv. i tillegg til også enkelte

utenlandske forelsere.

Om temaene viser en stor spennvidde er deltakelsen ikke mindre. Av ialt 25 deltakere er 9 fra departementene, 9 fra direktorater/sentrale institusjoner, 2 fra ytre etater (inkl. undertegnede), 3 fra fylkeskommuner/primærkommuner og 2 fra arbeidstakerorganisasjonene (Statstjenestemannskartellet og Norsk Lærerlag). Fra Forbrukerrådet til Fengselsstyret og fra Husbanken til Meteorologisk Institutt med departementene midt i mellom viser hvor forskjellig bakgrunn deltakerne har. Og dette er ikke minst med på å gjøre oppholdet interessant.

En så lang skoleperiode bør naturligvis gi noe igjen. Det er liten tvil om det personlige utbyttet. Nye måter å se ting på sammen med en så mye bedre oversikt over både samfunnet og den offentlige virksomheten er uhyre lærerikt. Det gir mange nye innfallsvinkler til

de oppfatningene som er tilegnet gjennom år også fra et spesielt vegvesen utsynspunkt. Men også vegvesenet burde jo ha litt nytte igjen. Den nytten vil jeg nok være litt forsiktig med å si noe om. Å omsette lærdom i praksis er alltid vanskelig. Men i en så åpen og prøvevillig etat som vår skulle det vel være mulig å kunne komme med nye måter å se problemene på. Ikke minst bør dette være mulig i den utviklingen vegvesenet nå er inne i, hvor den tradisjonelle vegetaten i større og større grad må gi plass til vegvesenet som samfunnsetat.

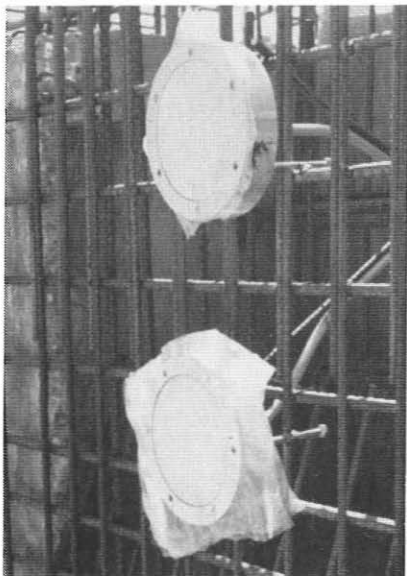
Men skoleperioden er enda ikke slutt. Enda skal vi igjennom mange temaer og interessante diskusjoner før den endelige sluttstrek settes i slutten av mars. Da skal det bli godt å komme tilbake til vegvesenet for å kunne omsette noe lærdom og også kunne se tilbake på et interessant halvår på skolebenken.

Elektronisk bru

Av. ing. Arne Kruhaug

Brobygging er etterhvert blitt en nokså avansert og komplisert sak. Det forskes også på dette området, ikke minst av våre egne folk i Vegdirektoratet. Ved bygging av Styggeadal bru over den nye omkjøringsvegen ved Hønefoss (åpnet 9.10-80) er Veglaboratoriet inne i bildet med noen av sine mange rariteter.

Brua ligger, som mange nok vil vite, i et område med betydelige leireforekomster. For å framskaffe nye data om de krefter som rører seg mot et landkar,

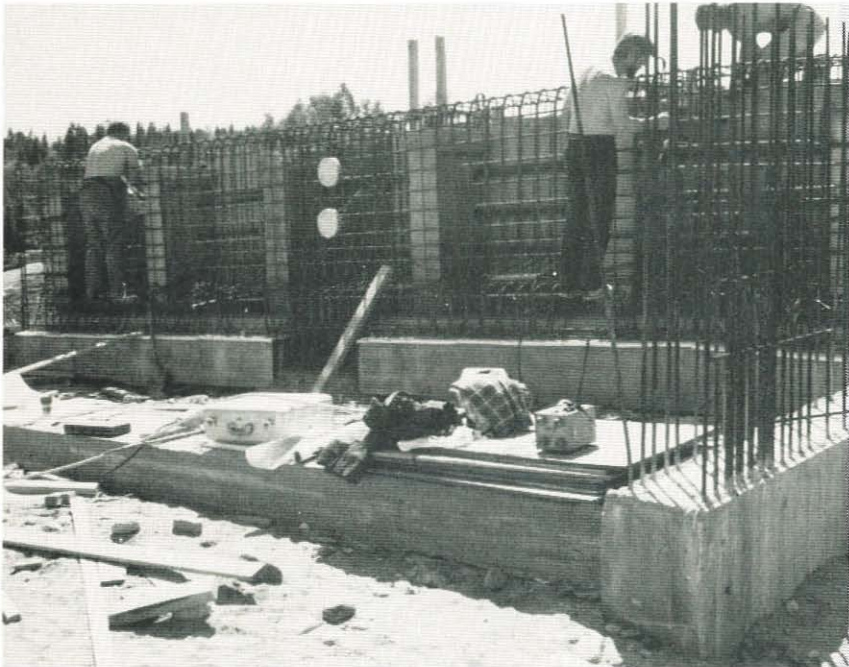


Cellene registrerer det som skjer med selve brua.

er det her montert inn apparater som benyttes til målinger av forskjellig slag. Ved hjelp av trykkceller og friksjonsceller registreres utviklingen under tilbakefylling og komprimering, samt selve trafikkpåvirkningen.

De fleste av instrumentene ble montert på innsiden av forskalingen, ledningene fra cellene ble ført gjennom innstøpte rør fram til målekasser innunder brua. Rør- og ledningsopplegg fra de 25 forskjellige cellene var av en

karakter som trolig kvalifiserte til svennebrev i begge fag, det så i alle fall slik ut for en utenforstående. Og prisen var heller ikke snau, ca. 150.000 kroner bare i materialer, i tillegg rundt 100.000 i monteringsutgifter. Resultatene får vi da tro kommer etter hvert. Foreløpig leses resultater av hver måned, og etter at vårens teleløsningsperiode er over vil det komme en spesiell rapport om arbeidet hittil. Dette til orientering for de spesielt interesserte!



Elektronikken settes på plass, og støpes inn i brua.

Håndbok 018, normaler for vegbygging

Denne boka vil nå bli utlagt på alle vegstasjoner og større brakkeleire. Det er utgiverens (an) befaling at alle som arbeider med planlegging, anlegg eller vedlikehold av veg skal kjenne innholdet i denne boka.

Etterlysning:

STATSBYGG FORSVUNNET !

Av Willy Bakken

Svelvikstrømmen har mistet ett av sine særegne landemerker. Vegvesenets gammaldass ved Sundstua er nemlig blitt stokk stein borte!

En større tragedie holdt på å utspille seg da det ble oppdaget, men etter sigende er vedkommende nå på bedringens vei. Rart med denna vanan gett!

Med sitt litt spesielle utseende og strategiske beliggenhet har dette hus hjulpet mang en trengende, sommer som vinter. Men nå synes det altså som dette byggverk er forsvunnet fra jordens overflate.

Hva kan så ha skjedd?

Vi fester ikke særlig lit til utsagnet om

at Riksantikvaren i nattens mulm og mørke har vært å sikret seg bygningen. Ei heller tyder det på at varme har vært løs.

Kan kåken ha blitt til peisved i disse ressursknappe tider?

Mest sannsynlig er det vel å tro at isen i Svelvikstrømmen har tatt hele dassen med seg.

Vi får inderlig håpe den ikke var i bruk hvis så har skjedd. Ihvertfall har vi ikke fått melding om at noen er savnet på jobben, enda ihvertfall.

Brobyggeren er interessert i å komme i kontakt med personer som kan ha sett en gammaldass på ville veier.

Vi trenger jo en forklaring til Riksrevisjonen i sakens anledning. Og de nøyer seg som kjent ikke med hypoteser.



Dette skal være ett av de siste bilder som er tatt av gammaldassen til vegvesenet.

Bedriftslegerapport sier: Nå må de ansatte i vegvesenet opp fra sofakroken!

En av vegvesenets bedriftsleger har sendt Arbeidsmiljøutvalget en rapport, der han uttrykker bekymring for den fysiske tilstanden til de ansatte i vegvesenet.

Han sier blant annet:

«M.h.t. helsetilstanden hos de ansatte, viser jeg til tidligere uttalelser. Det er nedslående å se hvor lite de ansatte legger vekt på riktig kosthold og måteholdent bruk av tobakk. Overvekt og høyt tobakksforbruk er tilstede hos svært mange i vegvesenet, og det ser ikke ut til at min årlige veiledning og henstillinger fører frem». Om brakkelivet sier legen at dette er usundt.

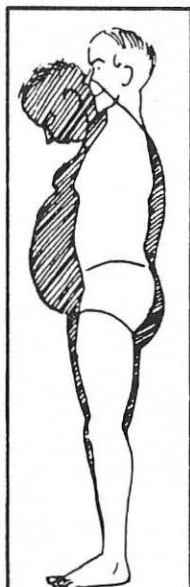
Det er ensidig og fet kost, lite mosjon i fritiden og mye røyking. Dette er nedslående påstander. Er vi i ferd med å spise oss syke, røyke oss ihjel og fullstendig forfalle på grunn av mangel på mosjon? Selv om dette er en tilstand som er typisk i dagens samfunn, og således ikke er noe spesielt fenomen for ansatte i vegvesenet, er dette like alvorlig for den enkelte.

De forhold bedriftslegen peker på, bør nå mane til nærmere ettertanke, både av hensyn til seg selv, sine nærmeste og samfunnet.

Man bør vel ikke ha så livlig fantasi for å finne ut at svært mange av oss har en meget «behagelig» tilværelse.

Vi står og vi sitter – vi inntar vår daglige middag – vi må ha vår vanlige middagshvil og vi ser på TV og vi legger oss.

En behøver ikke være legeutdannet for å forstå at denne form for livsførsel er lite heldig for den kroppslige funksjon.



Hva kan vegvesenet som arbeidsgiver gjøre for å endre de ansattes vaner på dette felt?

Arbeidsmiljøutvalget har behandlet problemet, men har vel funnet ut at det er vanskelig å oppsøke den enkelte for å dra dem ut av sofakroken. AMU vil nok kunne foreslå tiltak for å bedre arbeidstakernes helsetilstand. Men dersom den enkelte ikke føler ansvar for sin egen tilstand og er villig til å gjøre noe med den, vil det meste være til fånytt. Den tilstand som bedriftslegen peker på, må være en sak hvor den enkelte må bære hele ansvaret.

Det kan selvfølgelig innvendes at det er opp til hver og en hvordan han vil leve sitt liv. Men når dette bevislig gjøres feil, er det ikke mer enn rett og riktig at det blir gjort oppmerksomt på at dette kan føre til flere søknader om enkepensjon.

Så derfor – neste gang du vil legge deg på sofaen, vurder om du ikke heller burde ta en tur og få deg litt frisk luft i nesa og bevegelse i kroppen.

Det kan jo tenkes at det er bedre for deg i det lange løp.

1980-PENSJONISTENE HEDRET

Rep.: Willy Bakken



I løpet av 1980 var det i alt 17 tjenestemenn i vegvesenet som gikk av med alderspensjon.

Tradisjonen tro ble disse invitert til en sammenkomst med sine ektefeller, for å motta takk for lang og tro tjeneste i etaten.

Arrangementet gikk av stabelen på Kongsfoss Pensjonat på Åmot i begynnelsen av februar måned.

Foruten dagens hedersgjester, 9 i tallet, var vegsjefen og avdelingsledere tilstede.

Den praktiske gjennomføringen ble som vanlig tatt godt vare på av personaleksjonen Anne Karin Riise Jensen.

På bildet ser vi fra venstre, 1. rekke (tjenestetid i parantes): Knut Nymoen (33), Erling Kolberg (34), Lars Holeplass (17), Arvid Knudsen (36). 2. rekke fra venstre: Olav Søfteland, Edvin Seterkvist (21), Martin Lurfaldet (32), Magnus Fauske (34), Anders M. Aamodt (20), Arne M. Viksengen (21).

Ny 90 km strekning i Buskerud?

På bakgrunn av Stortingsmelding «Om fart og fartsgrenser» har som kjent vegkontoret systematisk tatt for seg hele riksvegnettet og justert fartsgrensene.

Resultatet er at mange nye strekninger har fått hastighetsbegrensning. Også en del eksisterende fartsgrenser er blitt justert i samsvar med de nye bestemmelsene.

Men de nye retningslinjene gir også visse muligheter til å justere grensene andre veien, nemlig å øke fartsgrensen til 90 km på de strekninger som har særlig god standard.

På denne bakgrunn har derfor vegkontoret nå gjort en henvendelse til Vegdirektoratet med forslag om å innføre 90 kilometer på strekningen Åmot–Vikersund.

Vegkontoret mener denne strekningen tilfredsstillende de krav som må stilles til en veg med slikt hastighetsnivå.

Så står det igjen å se om vårt syn deles av høyere myndigheter.

streres til 31.12 1982.

- 8-timers kurset tilfredsstillende teori-kravet etter overgangsordningen for de som har praksis nok før 31.12-81.

Siden avtalen altså er forlenget med 2 år, vil flere oppfylle praksiskravet og vil derfor nyte godt av denne overgangsordningen. Vi vil derfor om ca. ett år på nytt sende ut skjemaer for registrering av praksis som godkjennes hos Bransjeutvalget for anleggsmaskinopplæring.

De maskinkjørere som tilfredsstillende praksiskravet må som nevnt ovenfor gjennomgå et 8-timers teorikurs som inneholder følgende:

1. Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø.
2. Statens Arbeidstilsyn, organisering og oppgaver.
3. Virksomhetens vernetjeneste, organisering og oppgaver.
4. Personlig verneutstyr.
5. Veiledning i sikkerhet for de enkelte maskintyper.
6. Rettledning for graving og avstivning av grøfter.
7. Veiledning i bruk av anleggsmaskin til løfting.
8. Regler for transport og behandling av sprengstoff.

Det er holdt et kurs for maskinførere som allerede har fått godkjent sin praksis. Disse 33 maskinførerne som var på kurs på Park Hotell, Drammen den 10. januar, må så snart som mulig sende sitt kursbevis til Halvard Torgersen på vegkontoret, slik at yrkesbeviset kan deles ut.

For samtlige maskinførere gjelder det at yrkesbevis først kan utstedes når vedkommende i tillegg til denne avtales fastsatte krav til teori og praksis, også tilfredsstillende de til enhver tid gjeldende førerkortforskrifter.

Yrkesbevisavtalen

Den tidligere frist for registrering av opparbeidet praksistid er nå forlenget med 2 år.

Reglene for å få yrkesbevis blir da således:

- Det kan opparbeides praksis etter overgangsordningen fram til 31.12 1981.
- Opparbeidet praksistid på 3 år og 9 mndr. før 31.12 1981 kan regi-



LESERINNLEGG:

Tallenes «klare tale»

I en årelang diskusjon mellom Norsk Arbeidsmandsforbund og vegadministrasjonen om lønnsomheten ved egen drift kontra entrepris, har statistiske tall vært brukt av vegadministrasjonen som en dokumentasjon for at entrepris er den mest lønnsomme driftsformen.

Fra tillitsmennesenes side har det hele tiden vært hevdet at statistikkene ikke gir fyllestgjørende sammenligningsgrunnlag.

Det er derfor gledelig å kunne være vitne til at også personer i ledende stillinger innen vegadministrasjonen begynner å stille spørsmålstegn ved tallenes såkalte «klare» tale.

Driftssjefen ved Buskerud Vegkontor, Gerhard Hjelbak, kom på et informasjonsmøte på Kongsberg vegstasjon med interessante synspunkter i denne sammenheng. Hjelbak tok utgangspunkt i egenmaskinrapporter og fremmedmaskinrapporter. Når det gjelder egenmaskinrapportene inneholder disse opplysninger om ventetimer, maskinstelltimer osv., mens fremmedmaskinrapportene stort sett opplyser om 8

effektive driftstimer daglig. Etter Hjelbaks mening kunne dette ha forskjellige årsaker. En av forklaringene kunne være at det var inngått avtaler med maskineierne om en redusert timepris under forutsetning av at det betales fullt ut for samtlige timer uavhengig av effektive driftstimer. I slike tilfeller er ikke timeprisen sammenlignbar med prisene på egne maskiner hvor rapporteringen er lagt opp på en annen måte.

Driftssjef Hjelbaks uttalelser er en av flere som tyder på at tjenestemennene i driften og deres tillitsmenn begynner å få større forståelse for argumentene mot å bruke statistikkene mer eller mindre ukritisk når en skal vurdere lønnsomheten ved de ulike driftsformene.

Kan vi gjennom egen arbeidsinnsats i tillegg til denne økte forståelsen for argumentene våre dokumentere at vi er konkurransedyktige, skulle det være gode muligheter for å beholde arbeidsplassene innen vegarbeidsdriften. Dette er imidlertid også avhengig av politisk vilje og forståelse, men *dette* er vel et tema som ikke hverken bør eller kan diskuteres i «Brobyggeren».

Det er i alle fall, etter å ha vært engasjert i spørsmålet egendrift-entreprise i en årrekke, gledelig å kunne være vitne til andre tankebaner også innenfor vegvesenets administrasjon.

Hilmar Ødegården

VERNERAPPORTER MANGLER!

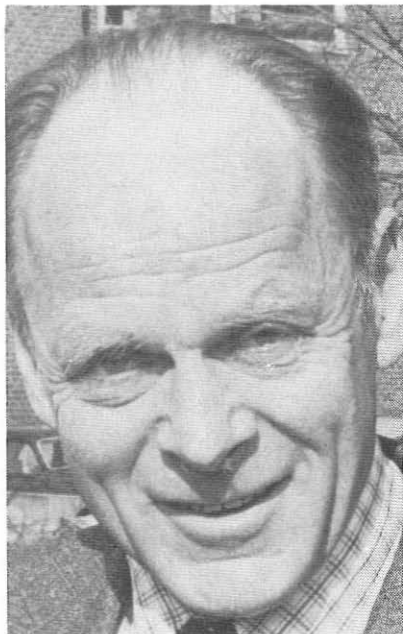
Fra mange verneområder mangler vernerapporten som skulle vært sendt i november (Se rundskriv 47/80). DENNE MÅ SENDES SNAREST!

Vegdirektøren takker

I forbindelse med vintervedlikeholdet i jule- og nyttårshelgen, har vegdirektør Eskild Jensen sendt vegsjefen et brev med følgende ordlyd:

«I store deler av landet har vi hatt en jule- og nyttårshelg med særlig vanskelig vær- og føreforhold. Det har vært storm, skred eller stor skredfare og til dels stor nedbør.

I denne situasjonen har vegvesenets mannskaper og de private brøytekontraktørene gjort en stor innsats for å holde vegene åpne og gi sikkerhet for de vegfarende. Vegdirektoratet vil uttrykke takk og anerkjennelse til disse mannskapene for den innsats som er gjort. En vil be om at vegsjefen bringer dette videre til alle i driften, oppsynet og på vegkontoret som har vært med på dette.



KRYSSORDLØSNING

Vinnere av forrige kryssordoppgave ble:

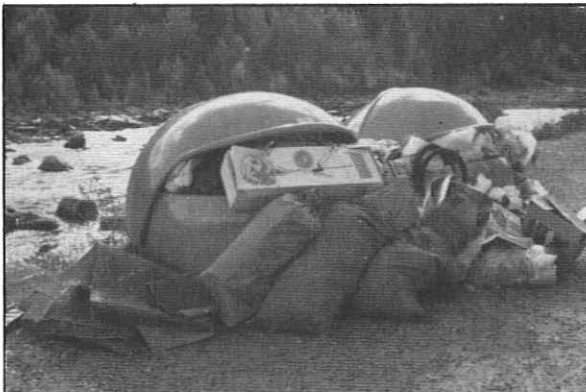
1. pr. Erling Lio, 3550 Gol
2. pr. Tore Finnerud, Vegkontoret
3. pr. Asbjørn O. Hunstad, Nordland vegkontor

Brobyggeren gratulerer de heldige vinnere.

Premiene kommer i posten.



Kryssord



									9	10
									↙	↖
									11	
									12	13
										↑
									14	
									15	
									16	17
↓	1	2	3	4	5	6	7	8	18	19
								←	↙	20
	21	22		23	24			25	26	27
	28					29		30		31
								32	33	
			34		35		36		37	38
										↑
	↘								→	

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

Innsendt av:

Adresse:

Postnr./sted:

PREMIER: 3, 2 og 1 lodd i Pengelotteriet.

STIKKORD :

	4	Sverige
	5	Ukjent
	6	Kasse
Vannrett	7	Musikkuttrykk
1	8	Bilkonsern
11	9	Butikk
12	10	Parti
14	13	Skue
15	17	Åpning
16	19	Skriveredskap
18	22	Høydedrag
20	23	Toppen
21	24	Skogens konge
23	25	Bruker vi salt på
27	26	Dal
28	29	Tåke
30	31	Sjø, eng. omv.
34	32	Kort
37	33	Langsom
	34	Stillhet
Loddrrett	35	Tore Strand
2	36	Øystein Johansen
3	38	Etter ordre

JUBILANTER

50 år

Synnøve Dahl	5/1
Peder E. Løkseth	6/2
Rudolf Karlsen	18/3
Ingebret Slåtta	24/3

60 år

Harald Haugland	22/1
Olav Heiland	11/2

VI GRATULERER MED VEL OVERSTÅTT

PENSJON

Følgende er sluttet i vegvesenet etter oppnådd aldersgrense.

Ole Helge Tosseviken, Ringerike
1/2-81

Kaare Ludvigsen, Drammen 1/3-81
Harald Kjønaas, Dagali 1/3-81

NYTT OM NAVN NYANSETTELSE

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:

Arne Tovslid, avd.ing. Planavd.

Svein Ove Pettersen, avd.ing. Planavd.

Erik Foslien, ing. Planavd.

Magnhild Frydenlund, kontorass. biltilsynet Hønefoss

Mildrid Halsteinsgård, kontorass., biltilsynet Gol

Grethe Godstad, kontorass. biltilsynet Kongsberg

Eva Moen, kontorass., biltilsynet Drammen

Stein H. Olsen, Kjøretøykontr., biltilsynet Drammen

Arne Sandum, spes.arb., Anlegg-bru



Takk for oppmerksomheten

Hjertelig takk for all oppmerksomhet fra mine kolleger ved Ringerike Vegstasjon og Buskerud Vegkontor i anledning min 60 års dag den 22. januar.

Harald Haugland

Jeg vil på denne måten få takke alle for oppmerksomheten ved min 60 års dag.

Olav Heiland

Flyttet fra

Ny adresse kjent, Dag distrikt, Oslo 5

Dato 3/2/1980, slapp.

ANDAN HANSEN ODD O E T
BLONDHEIMSVN 48

BILFØREKNEKES LIS TIL

Det er 8 farlige feil som stadig går igjen når man studerer nordmenns lys-vaner:

1 Vi kjører for fort i mørket.
Hovedproblemet med mørkekjøring er for lite lys - vi ser mindre enn i dagslys. Derfor må vi kjøre med mindre fart i mørket.

2 Vi blander for tidlig når to biler møtes og vi skifter tilbake til fjernlys for sent ved møtet.

Vi bør ikke skifte til nærlys før bilenes fjernlys møter hverandre og belyser hele strekningen mellom bilene. Avstanden er da ca. 200 meter.

Ca. 10 meter før vi møter bilen, skal vi skifte til fjernlys.

3 Vi stirrer inn i lysene på møtende biler.

Prøv å unngå å se rett på lysene, da irriteres øynene så mye mindre. Se heller på den hvite kant-stripen så langt fram som mulig - da oppdager du fotgjengere tidligere.

4 Vi kjører like nær vegkanten som i dagslys.

Mange fotgjengere er blitt drept mens de går langs landevegen. Husk at din sikt ved vegkanten er meget begrenset når det er mørkt. Kjør lenger inn på veggen.

5 Vi skifter for sent til fjernlys ved forbikjøring.

Skift til fjernlys 5-10 meter før du tar igjen bilen du skal kjøre forbi slik at du ser at det er klart. Bilen som blir forbikjørt, beholder fjernlyset på til du er forbi.

6 Vi bruker nærlys som parklys. Og parklys som kjørellys.

Begge deler er farlig og forbudt. Når vi stopper langs vegen, skal vi bruke parklys slik at andre bilførere ser at vi står stille. Og parklys er ikke kjørellys verken om dagen eller i skumringen.

7 Vi bruker for lite fjernlys i boligområder.

Mange har den uvanen å kjøre med nærlys i tettbygd strøk, selv om det er dårlig veglys. Det er en farlig uvane. Med nærlys ser du fotgjengere i mørke klær først 30 meter foran bilen.

8 Vi kjører med feil innstilte lys.

Kjør innom en bensinstasjon, eller la et verksted sjekke lysene. Sjekk også om du trenger nye pusserblader. Høstkveldene er årets farligste tid på vegen, bl.a. fordi bilførerne ofte gjør feil.

Nå vet du hvordan du skal unngå dem.

SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/
Statens informasjonstjeneste