



# Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 3 - Desember 1987 - 18. årgang





## INNHold:

### SIDE

- 2 Vegsjefens julehilsen
- 3 Biltilsynskonferansen
- 4 Leserinnlegg
- 5 Bedre turistinformasjon
- 6 Nå er også vi på data
- 7 Vedlikeholdet
- 9 Sporrans bru
- 10 Piare's vegkongress
- 12 Justistens spalte
- 14 Biltilsynet på kontroll
- 15. Mopedopplæring
- 17 Trafikkteillinger
- 19 Høststormen
- 20 Pensjonistturen
- 21 Red. har ordet
- 22 Akan
- 23 Hallingkastet
- 24 Personalia

### Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud  
Vegkontoret, Tollbugt.2  
Drammen

### Redaktør:

Willy Bakken

### Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Oskar Gjestemoen  
Erik Lysenstøen

### Trykk

Frømtidens Trykkeri Drammen

### Opplag:

1 400 eksemplarer

Ved ettertrykk av stoff bes kilde  
oppgitt

### Forsidebilde

Vinterveg  
Foto: W. Bakken

## Vegsjefen ved årsskiftet:

# Trafikkutvikling, trafikanttilbud og vegvesenet i 80-årene

Sett med veg- og vegtrafikkøyne føyer 1987 seg fint til de tidligere år i dette 10-året. Med en antatt 5% økning i vegtrafikken siste år har vi så langt i 80-årene hatt en trafikkøkning på 40%. Det tilsvarer økningen i antall biler over samme tid, 115.000 biler er det nå i Buskerud, 94.000 av dem er personbiler. Dermed er det komfortabel personbilplass for hele fylkets befolkning samtidig, med 2,4 personer i hver bil.

Nå er ikke mange biler og stor trafikk noe mål i seg selv. Men det er et uttrykk for at bilen er en naturlig del av vår daglige aktivitet i arbeid og fritid. Den er en forutsetning for vår bosettings- og arbeidsplass-lokalisering, og et viktig ledd i vår velstandsutvikling. Bilen er blitt allemanns eie - og utgift. Hele 20% av utgiftene i vår norske gjennomsnittshusholdning går til transport, det er like mye som til mat.

Bilen er også en gylden kilde for statskassen. For 1986 var statens direkte inntekter fra biltrafikken på 20,6 milliarder kroner, som er en dobling i faste priser siden 1980.

Minussidene ved trafikkøkningen er flere trafikkulykker, større miljøemper, større slitasje på vegene og økende køer på de mest trafikkerte vegene. Særlig er trafikkulykkene økt til et uakseptabelt nivå i 80-årene.

Likevel er vege og vegtrafikk et lavt prioritert område, særlig i de mest trafikksterke områder i landet. Av de 20,6 avgiftsmilliardene i 1986 kom snaut halvparten tilbake til veg- og vegtrafikkformål. Dermed ligger utgiftene til

disse formål på samme nivå som i 1980. Derfor øker også minussidene ovenfor hurtigere enn våre muligheter til å ivareta dem. Internt i vegvesenet merker vi også påkjenningen ved å ta vare på 40% mer trafikk og tilhørende bilpark med samme antall personer og tilgang på midler som ved inngangen til 80-årene. Dette innebærer en formidabel produktivitetsokning, men også en oppdemning av behov, særlig på investeringssiden.

Det er en service-oppgave for vegvesenet å sørge for en mest mulig trafikk sikker og økonomisk transport av gods og personer på vegnettet i fylket. 1987 har vært et bra år i så måte. For trafikantene har vegtilbud og vedlikeholdsstandard vært rimelig gode. Og vegtrafikkulykkene har vært klart færre enn i ulykkesåret 1986. Vegvesenet er også en servicevirksomhet med stor direkte publikumskontakt. Det er derfor fint å konstatere at biltilsynets arbeid med førerkort, vognkort og registreringer er gjennomført uten ventetid for publikum.

Det er lagt ned mye godt arbeid og gjort god innsats på de mange arbeidsplasser i vegvesenet. Faglig innsikt, arbeidsglede og etatsfølelse er viktige deler av arbeidsmiljøet og er til god hjelp når påkjenningen blir store.

Jeg vil takke alle ansatte for god innsats og godt samarbeid i 1987. Og ønsker dere og pensjonistene våre med familier god jul og godt nytt år.

**Trygve Rognan.**



Så langt i 80-årene har det vært en trafikkøkning på 40%.



# Biltilsynskonferanse i god stil

Årets biltilsynskonferanse, som ble arrangert på Sole i Noresund, samlet deltagere fra samtlige stasjoner pluss biltilsynsavdelingen på vegkontoret.

På grunn av kritikk fra tidligere år, holdt stasjonene åpent tross samlingen denne gang, men vi vil tro at de som fikk "vakt" i år, kommer sterkere tilbake neste gang.

## Fellesmøtet

Driftsjef Gerhard Hjelbak innledet om: "Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93. De viktigste deler angående Buskerud."

Hjelbak orienterte om de viktigste planene for den videre vegutbygging og om hvordan vedlikeholdet ville disponere sine ressurser i planperioden. Han viste også en oversikt over satsingsområdene for 90-årene, som for Buskerud er:

- Stamvegnettet skal ha høy prioritet
- Tjenlig riksvegnett i byer og tettsteder
- Bedre fremkommelighet for tunge kjøretøyer

Samlet behovsregistrering/investering for perioden: 5 188 mill kr.

Planleggingsramme for perioden: 412 mill kr.

Det vil med andre ord ta ca. 50 år å realisere de prosjektene som er med i behovsplanene.

Trafikkdirør Olav Søfteland orienterte om biltilsynets del av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 og Biltilsynsutvalget 1987. Han viste til St. meld. nr. 18 "Om trafikksikkerhet og trafikkoppløring" hvor det fremgår at biltilsynet skal satse enda sterkere på trafikksikkerhet både på kjøretøy- og opplæringsiden.

I trafikksikkerhetsmeldingen fremgår det også at vi skal ha en gjennomgang av biltilsynets virksomhet. Dette er ikke noe som Vegdirektoratet har funnet på, men det var bestemt av overordnede politiske myndigheter. Derfor ble det nedsatt et utvalg, "Biltilsynsutvalget 1987" med mandat til å komme med forslag til hvordan biltilsynet skal bidra med å nå vegvesenets hovedmål:

- god fremkommelighet
- høy trafikksikkerhet
- godt miljø
- god publikumsservice.

Trafikkdirør Olav Søfteland gikk sterkt inn for at alle ansatte i biltilsynet måtte delta i arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 og gi synspunkter til Biltilsynsutvalget 1987.

Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard gav en kort innføring i begrepet "målstyring" og hva dette ville bety for de ansatte. Han avsluttet sitt innlegg med å vise forskjellen mellom sjefssentrert ledelse og resultatrettet ledelse med målstyring og hvordan dette ville gi de ansatte en vesentlig større frihet til å utføre sitt arbeid innenfor de oppsatte mål.

Førstekons. R. E. Larsen gav en oversikt over hvor langt man var kommet med trinn 2 og 3 i AUTOSYS. Skrivere for vognkortdelen ville bli fordelt i løpet av måneden.

AUTOSYS trinn 2 og 3 ville være i full drift i løpet av 1. halvår 1988.

Irene Nordmo gav en meget god innføring i problemene i forbindelse med de offentlig ansattes pensjoner. Hun belyste ved hjelp av eksempler hvor dårlige pensjonene nå er blitt for statspensjonistene og hun anmodet alle om å støtte aksjonskomiteen.

## KONTORSEKSJONEN

### 1. Autosys

Førstekons. R. E. Larsen fra Vegdirektoratet redegjorde for hvor langt man var kommet med innføring av Autosys trinn 2-3. I likhet med forrige år måtte Larsen også i år beklage at Autosys nok en gang var blitt forsinket. Han håpet imidlertid at han skulle slippe å komme tilbake neste år for å si det samme.

Planen nå var at Autosys (vognkortdelen) skulle være klar til bruk for

## For BB:

*Asbjørn Bustgaard  
Trond Jonassen  
Hans Erik Milliassen  
Per Gunnar Veltun*

stasjonene i løpet av 2. kvartal 1988. Det som imidlertid mangler er en sammenkobling mellom Autosys og de lokale Fics rutiner, noe som vil kunne medføre problemer for de stasjoner som har Fics rutiner i dag. Larsen kunne videre opplyse at i førerkortdelen av Autosys var nå automatisk utskrift av førerkort klart for de som hadde utstyret klart.

De som hadde skrivere kunne etter nærmere avtale sette i gang med dette. Det ble også opplyst at valg av skrivere både til vognkort og til førerkort nå var foretatt. Til utskrift av vognkort har man valgt Laserjet Serie II og til førerkort har valget blitt Olivetti DY 450. Den ene en laserskriver og den andre en typehjulskriver. Det ble her reist kritikk over at vegdirektoratet ikke hadde standardisert skriverne innenfor de typer og avtaler som allerede er innen vegvesenet.

Fordeling av skrivere (motorvogn delen) ut til den enkelte stasjon skal foregå i løpet av siste kvartal -87.

## 2. Utveksling av personale

Tanken om å utveksle personale mellom stasjonene i fylket var tidligere kommet frem på et kontorseksjonsleder møte, og ble her fremmet på nytt. I Buskerud har vi stasjoner innenfor alle 3 kategorier, liten, mellomstor og stor stasjon. Det var stor enighet om at de fleste ville kunne få noe positivt ut av en tur til en annen stasjon og ikke da bare ved en krisesituasjon. Bustgaard stilte seg positiv til tanken. Den praktiske gjennomføringen må avtales mellom kontorseksjonslederne.

## 3. Kontaktmøte 1988

Bør en forandre tidspunkt, opplegg og program for neste kontaktmøte? Det kom flere forslag, som f.eks. å ha mø-





tet over 2 dager som ble avholdt som et kurs med direkte faglig innhold. Eller bare avholde møtet hvert annet år?

Det var imidlertid en del frustrasjon over at det ikke skulle være mulig å kunne stenge stasjonen 1 dag i året for at alle skulle kunne delta på møtene. Bustgaard svarte at det nå var klar beskjed fra vegdirektoratet om at stasjonene ikke skulle være stengt. Det er Biltilsynet Hønefoss som skal avholde neste års kontaktmøte, og disse ble anmodet om å se på eventuelle andre måter å arrangere på.

#### 4. Eventuelt

Det var oppstått en uoverensstemmelse mellom Drammen og Hønefoss vedr. behandling av avgiftssaker. En del misforståelser ble oppklart og saken skal videre taes opp på et felles møte mellom stasjonssjefer og seksjonsledere.

#### KJØRETØYSEKSJONEN

Seksjonens sakliste ble skjøvet til side da vi fikk et ikke planlagt besøk av Wamstad fra vegkontoret.

Wamstad orienterte om de mulighetene datateknikken hadde, når det gjaldt innsamling av data og kartlegging av trafikken. Den største overraskelsen var den muligheten som vi i forbindelse med utekontroll, hadde ved å registrere og utvelge de kjøretøy vi ville kontrollere.

Det var "enkle" installasjoner som kunne gi verdifulle opplysninger.

Vi fikk demonstrert på dataskjermen, hvilke data som kunne registreres ved at to sløyfer for trafikkteiling blir lagt etter hverandre. Vi kunne se hastighet, kjøretøy- (vogntog-) lengde og hvilket spor (retning) denne kjørte.

Med å legge ned en kabel som er trykkløst kan det lett registreres akseltrykk og totalvekt.

Wamstad viste også utskrift av data fra den mest avanserte registreringen, som vi har ved bl.a. Svinesund utekontrollstasjon, hvor vi i tillegg kunne se akselkombinasjonene med akselavstanden og totalvekt direkte.

Vi ser fram til at denne teknologien blir tatt i bruk i Buskerud.

Kontaktmøtets form i framtiden ble diskutert. Vi stilte oss spørsmålet: Ønsker vi fortsatt kontaktmøte, og hva vil vi eventuelt forandre?

Det var full enighet om at kontaktmøte må vi fortsatt ha. Etter som det er vanskeligere å stenge kontorene nå enn tidligere, ble det diskutert å flytte møtet til lørdag og at vi får en fridag

senere. Formen på kontaktmøte var det enighet om å beholde. Fellesmøte var det ønske om å redusere, og her måtte emner velges med omtanke.

Ellers var det ønske om å utvide den faglige delen (seksjonsmøtene).

#### TRAFIKKSEKSJONEN

Trafikkseksjonen drøfta tilsyn av trafikkskolane og framlegg til endringar i opplegget for kontaktmøtet neste år.

Vegdirektoratet har i fleire år bede biltilsynet prioritere tilsyn med kjøreskolane, dels etter påtrykk frå kjøreskoleorganisasjonar. Likevel viser driftsdata at stasjonane i fylket er heller "moderate i sin livsutfoldelse" på dette feltet.

Tala viser at i Buskerud gjekk berre 3,8% (tala er truleg optimistiske!) utførte dagsverk på trafikkseksjonane med tilsyn. Vegdirektoratet har 16% som norm, tilsvarende gjeldende arbeidsprogram.

Manglande mannskap og stor forarprøvepågang er årsaker til det magre tilsynet. Men det er lys i enden av tunnelen! 1. halvår i år er tilsynet for fylket auka til 4,9% av dagsverka på seksjonane eller heile 13 dagsverk, ja, stasjonen på Gol slår til med heile 13,8%!

Gjennom diskusjonen kom det fram at alle ser stor verdi i eit konstruktivt tilsyn og går inn for at dette blir gjennomført.

Tilsyn og forarprøver høyrer nært saman. Etter mange års sagn ser det no ut til at alle stasjonane tek i bruk eit felles vurderingsskjema for bruk ved alle forarprøver. På den måten blir det enklare å gje skolane systematisk tilbakemelding.

For slutten av dette året har stasjonane desse ambisjonane: Kongsberg vil satse om lag 10 dagsverk (sterkt!) på tilsyn, Drammen prøver å gjera 5-6 d.v., Hønefoss nøyer seg med 1-2 d.v. og Gol håpar å utføre 3 d.v.

Kontaktmøtet neste år bør kanskje avviklast etter nytt opplegg for å auke interessa og oppslutning. Ulike modeller vart drøfta:

a) Frammøte fredag kveld, møte på laurdag - avspassing for laurdag (obs! dagsformen laurdag etter fram-møte fredag?)

b) Seminarmodellen: halve styrken kvar tur.

c) Kontaktmøte saman med eit eller to andre fylke. Det var stemning for å avgrense fellesdelen til kanskje berre eitt emne, og i staden la dei enkelte seksjonane få betre tid til sine saker.

## LESERINNLEGG:

# Rundkjøringer igjen

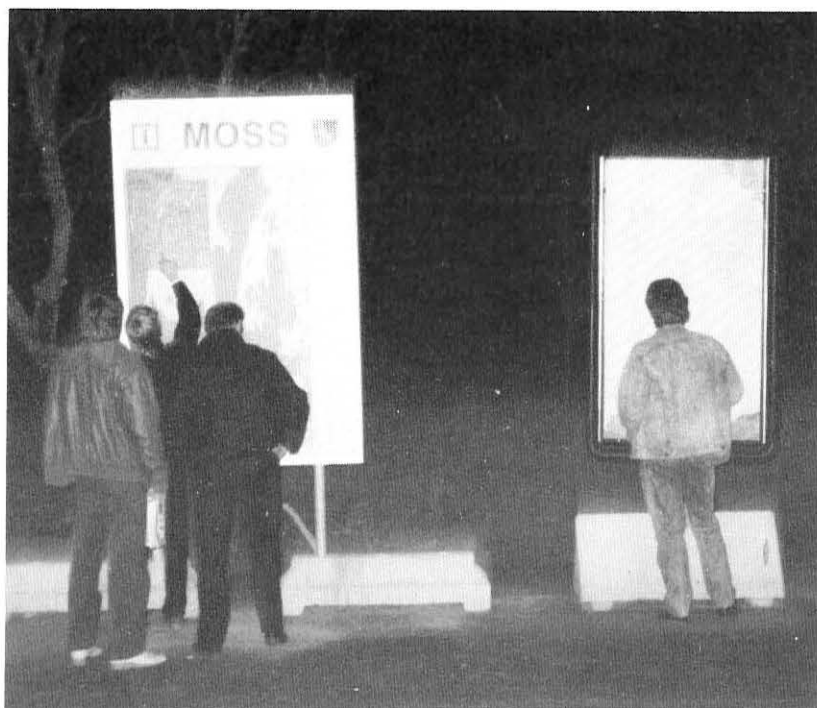
I avisenes lespalter dukker det til stadighet opp spørsmål og påstander om hvordan det skal kjøres i rundkjøringer. Faktum er vel at det i trafikreglene *ikke* finnes noen spesielle bestemmelser om hvordan en skal forholde seg. Prinsippene blir derfor som for vanlig veg.

Hvis vi tenker oss at vi kutter av rundingen, og bretter det hele ut som rett veg, blir det kanskje enklere å forstå. Høyre felt kan således benyttes av de som skal rett frem (les: videre rundt rundkjøringen) eller som skal svinge av til høyre. Ved sving til høyre fra venstre felt vil en alltid ha vikeplikt for høyre felt som ved vanlig feltskifte.

For at trafikantene ikke skal få seg en ubehagelig overraskelse fra forsikringsselskapet ved eventuelle kollisjoner, er det kanskje på tide at Vegkontoret/Biltilsynet redegjør for de gjeldende trafikreglene, og ikke bare om anbefalte kjøremønstre. Disse anbefalte kjøremønstrene kan jo faktisk medføre erstatningsansvar dersom ikke samtidig de forannevnte vikepliktreglene overholdes.

Tore Wang





Eksempler på hvordan de nye informasjonstavlene kan komme til å se ut.

## Bedre turistinformasjon langs vegene

Vedlikeholdsavdelingen har nå tatt et initiativ i den hensikt å gi trafikantene bedre informasjon langs vegene i fylket. I løpet av et par års tid vil en del av de gamle informasjonstavlene bli skiftet ut med nye og mer moderne tavler. Vegkontorets skiltsjef, Einar Ottesen, sier til Brobyggeren at det i første omgang kun er snakk om å bytte ut noen få av de tavlene vi har. Bakgrunnen for det hele ligger i kommunenes ønske om å markedsføre både seg selv, og de næringsdrivende, på en bedre måte. Ottesen kan fortelle at de nye tavlene vil bestå av letteste kart over den aktuelle kommune. Dette vil gi et mye bedre inntrykk av kommunens geografi. Her vil stå stedsnavn, vegsystemer, symboler for severdigheter, turistmål og industriområder, angitt med referanse i kartet. De gamle tavlene viste kun vegsystemet, og fortalte ingenting om kommunens geografi og topografi.

Men Ottesen kan fortelle at det også vil bli andre nyheter på informasjonen. Bedrifter i de respektive kommunene vil nå få anledning til å markedsføre seg på særskilte tavler, og disse er ment som et supplement til

de tradisjonelle informasjonstavlene. Firmaer kan her kjøpe seg plass, og på en enkel måte informere om seg selv i form av tekst og bilde. Men, legger Ottesen til, dette gjelder kun for næringsdrivende som direkte er engasjert i turisme. Styringen av den økonomiske siden, og hvem som skal få plass på tavlen er overlatt til de respektive turistsjefene. Denne type tavler er i første rekke tenkt satt opp i de store turistkommunene i fylket, opplyser Ottesen.

Men hvorfor nå plutselig tillate reklame på denne måten? Denne sommeren har vi jo hatt en kampanje som nettopp har hatt som siktemål å få fjernet reklame langs vegene?

Til dette svarer Ottesen at tavlene ikke kan leses fra vegen. Dermed må trafikantene stoppe på informasjonsplasser, gå ut av bilen, og så studere tavlen. Det er også viktig å sette opp tavlene på steder som har gode avkjøringsmuligheter. På denne bakgrunn vurderer vi det slik at de nye informasjonstavlene ikke vil medføre noen trafikkfare, sier Ottesen. Et annet forhold som kan virke positivt i denne forbindelse, er at ved å tilby bedrifter å

markedsføre seg på denne måten, kan vi unngå en del av den ulovlige oppsatte reklamen vi har langs vegene. Jeg ser det også som et pluss at vi som saksbehandlere på dette området, nå kan tillate denne form for reklame, og ikke som tidligere, kun svare nei, når spørsmålet om å tillate reklame langs vegen, har kommet.

Dette nye informasjonsopplegget er blitt forelagt turistnæringen på et møte tidlig i oktober, og foreløpig er "ballen kastet" til næringen selv. Denne vil komme med forslag til egnede kart, og vegvesenet vil se mer på kvalitet og aktuelle steder der disse tavlene kan plasseres. Det er mange produkter i ulike kvaliteter med hensyn til materialene i slike tavler. Det er spesielt holdbarhet mot hærverk som er av størst interesse, koblet med pris. Det finnes tavler på markedet som tåler brennmerker fra lightere, som bare kan vaskes bort, og stoffer som aceton klatrer ikke merker i kartfilmen. Hva så med pris for alt dette, og hvem skal betale? Til det svarer Ottesen det er et forhold som ennå ikke er avklart, men at vi vil komme tilbake til det på et senere tidspunkt.



# Nå er også vi på data



Fornøyde damer på arkivet, fra venstre Aud Laurentz Tveit, Inger Johanne Nielsen og Anne Brit Nordqvist.

Foto Egil Wårviken.

## Av Aud Laurentz Tveit

Torsdag 1. oktober 1987 var en stor dag for oss 3 jentene på arkivet. Det var den dagen som vi hadde sett fram til i flere år med skrekk og gru. Hele arkivordningen skulle overføres til data. Fra den ene dagen til den andre ble arbeidsrutinene våre totalt forandret. Helt fra første gangen vi hørte om arkiv og databehandling var vi temmelig skeptiske. Bedre ble det ikke etter hvert som vi fikk et lite innblikk i hva det hele gikk ut på. Det virket omtrent helt gresk. Etter et kurs i november 1985 var undertegnede omtrent helt utslått. Var bombesikker på at dette var umulig. Men ved hjelp av kursboka og "med-kurser" Anne-Karin Riise, fikk vi etter hvert et lite innblikk i hva databehandling ved hjelp av FICS, som data-systemet vårt heter, går ut på. Vi har også vært på besøk hos kollegene i Telemark. De har vært prøvefylke på dette feltet og var allerede så rutinerne i å behandle opplysninger på data at det virket nesten som en ny baksmell. Men så, i august i år, kom Telemarks dataekspert, Øystein Nordang, på besøk og la hele systemet inn i maskinen. Dermed var det bare å sette i gang med treningen. Hver ledige stund var det å sette seg ned ved

terminalen og legge inn opplysninger som vi senere skulle prøve å finne tilbake til. Noen ganger fant vi tilbake til sakene, og noen ganger kjørte vi oss skikkelig fast. Men ved hjelp av rapporten som Telemark hadde utarbeidet i forbindelse med at de var prøvefylke, fant vi ut en del finesser når det gjelder bruk av systemet.

Så, onsdag 30. september, kom Mary Kristensen og Rita Farnes Larsen fra Vestfold for å hjelpe oss med forberedelsene til den store dagen. De hadde også utarbeidet en "kokebok" vedr. arbeidsrutinene, og den har vi hatt mye nytte av. Vår siste postjournal på den gamle måten ble ført på overtid etter at damene var dratt hjem til Tønsberg.

Og så kom da 1. oktober. Rita møtte opp igjen og sto oss bi hele dagen. Vi lærte blant annet at vi måtte være veldig nøyaktige når det gjaldt skrivingen. Alle forkortelser må vi være enige om å bruke på samme måten, ellers kan vi ikke bruke det i forbindelse med søking. I det hele tatt leter vi etter saker på en helt annen måte enn før. Da måtte vi bare bruke arkivnummer og lete oss fram til avsender og mottager og evt. dato. Bare det at når saksbehandlerne tror at de husker en dato så stemmer det som regel ikke. Nå kan vi søke på avsender og mottager,

innhold, vegnummer, kommune, gårds- og bruksnummer osv. Det finnes i det hele tatt omtrent ikke den ting vi ikke kan søke på.

Og hvordan har så oktober 1987 artet seg for oss på arkivet? Jo, det har vært spennende. De første dagene var temmelig anstrengende, men det har i grunnen gått over all forventning. Nå har vi allerede lagt inn over tusen saker og har alt en del å søke på. Men jo mere vi får lagt inn, jo mere nøye må vi være. Sakene skal jo tross alt henge i hop med journal og dokumentnummer. En del feil har vi gjort, men ikke verre enn at vi har rettet det opp i "all stillhet". Hittil har vi unngått de helt store tabbene. Det er bare oss selv det har gått utover i form av ekstraarbeid. Og det beste av alt er at det er moro. Det er nesten som om vi skulle ha fått en ny og spennende jobb.

Det er også på sin plass å rette en takk til ledelsen for bistand i overgangsperioden. Vi har fått nødvendig hjelp, særlig i forbindelse med posteksperderingen. Så nå håper vi bare at saksbehandlerne følger opp når det gjelder bruk av saksnummer når de skal besvare brev, og at de spør oss når de er i tvil. Det er jo tross alt vi på arkivet som skal finne igjen saker, men vi er avhengige av at "spillereglene" følges.

# Vedlikeholdet skal opp på en minimumsstandard

Av Hans Olav Lien

Vi står nå foran et nytt år med nye oppgaver.

Vi på vedlikeholdsavdelingen ønsker i den forbindelse å fokusere mere på hva som er avdelingens prioriterte oppgaver.

Det som diskusjonen gjerne går på er hvordan vi kan få utbedret vegene til en vegnormalstandard, men etter hvert har vi måttet fokusere mer på *hvilke tilstand skal vi akseptere på vedlikeholdet?*

Etter at vegstasjonene har fått ansvaret for det trafikkrettede vedlikeholdet, er flere oppgaver delegert ut til de enkelte i driften. Dette resulterer i at hver enkelt må vite mer om hvilke målsettinger vi har med de enkelte arbeidsprosesser, og når tiltak skal settes inn.

Dessverre er vi i den situasjonen at fylkesvegnettet på grunn av manglende bevilgninger er i ferd med å forfalle.

På riksvegene har vi derimot midler til å gjennomføre en S-O standard (definert i rapport 2 A) som er målsettingen vår. Men det er også her flere oppgaver som er forsømt og som alle må bidra til at vi får løst.

Målsettingen er at vi innen 1990 skal ha en riktig vedlikeholdstilstand på alle riksveger.

For 1988 har vi spesielt tatt for oss følgende 4 vedlikeholdsprosesser.

## Rekkverk

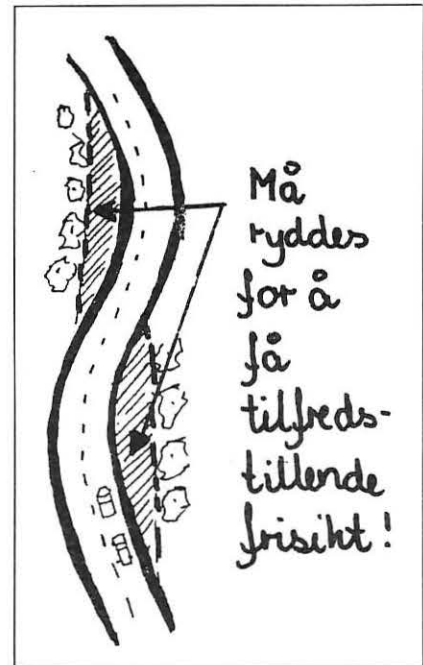
Rekkverk som ikke holder mål (betonglameller, skadet rekkverk, for lavt rekkverk) skal skiftes ut innen 1990. Her skal det også vurderes om det er behov for rekkverk etter dagens retningslinjer eller om det er andre tiltak som er bedre, for eksempel utslakking av skråninger eller lignende. Det er målsettingen å skifte ut halvparten i 1988 og resten i 1989.

## Forbikjøringsikt

Spesielt på strekninger med få forbikjøringsmuligheter som lett kan resultere i ulykker, skal siktforbredrende tiltak vurderes. Dette krever en del forarbeider i form av kontakt med grunneiere m.v. Også elgtrekk er her aktuelt å rydde.

## Siktforbredning i vegkryss

Spesielt på vintertid er det i enkelte tilfeller dårlig sikt på grunn av snølagring i siktområdet. Det er viktig at ryddemannskapene passer på slik at sikt-



hindring unngås. Generelt har dette blitt noe bedre de senere årene.

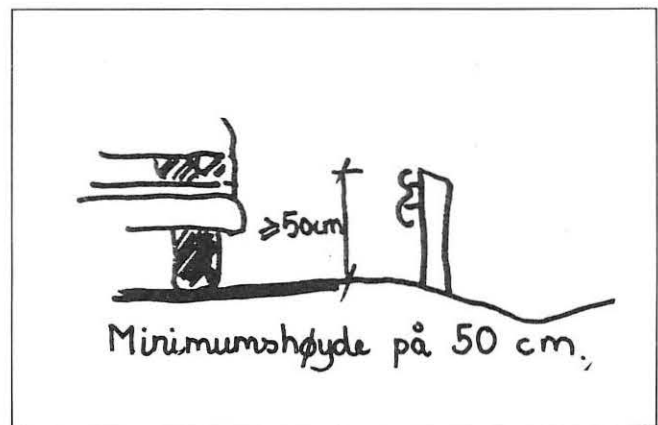
## Utbedring av banketter (vegskuldre)

En del banketter er av en slik tilstand at det oppstår problemer og i verste fall ulykker. Dekkeseksjonen vil nå ta et initiativ for å bedre forholdene på dette området. Det har vist seg at grusbanketter på smale, sterkt trafikkerte vegger er en dårlig løsning som bør revurderes. Vårt mål er å få fast dekke på vegskuldrene på vegger som har vegnormalstandard. Dette er imidlertid ikke oppnåelig innen 1990.

Etter vår mening har vedlikeholdet (når vi ser bort fra fylkesvegene) grunn til å se optimistisk på fremtiden. En oppfordring til alle i vedlikeholdet må være.

*"Tenk vedlikehold!"*

Det er og *blir* vår viktigste oppgave.





# VEDLIKEHOLDSBUDSJETT 1988.

## RIKSVEGVEDLIKEHOLD

| Funksjon | Tekst                             | Lengde km | Tildeles kr/km | Tildeles kr. | Sum kr.    |
|----------|-----------------------------------|-----------|----------------|--------------|------------|
| 30       | Oppsyn                            |           |                | 12000.000    | 12000.000  |
| 31       | Område 1                          | 157.1     | 51750          | 8130.000     |            |
| 31       | Grøfting                          |           |                | 1000.000     |            |
| 31       | Utbedring                         |           |                | 500.000      |            |
| 32       | Område 2                          | 158.0     | 37089          | 5860.000     |            |
| 32       | Grøfting                          |           |                | 1000.000     |            |
| 32       | Utbedring                         |           |                |              |            |
| 33       | Område 3                          | 111.9     | 31099          | 3480.000     |            |
| 33       | Grøfting                          |           |                | 1000.000     |            |
| 33       | Utbedring                         |           |                | 500.000      |            |
| 34       | Område 4                          | 167.0     | 47545          | 7940.000     |            |
| 34       | Grøfting                          |           |                | 1000.000     |            |
| 34       | Utbedring                         |           |                | 500.000      |            |
| 35       | Område 5                          | 191.2     | 38075          | 7280.000     |            |
| 35       | Grøfting                          |           |                | 1000.000     |            |
| 35       | Utbedring                         |           |                | 500.000      |            |
| 36       | Område 6                          | 185.5     | 35957          | 6670.000     |            |
| 36       | Grøfting                          |           |                | 1000.000     |            |
| 36       | Utbedring                         |           |                | 500.000      |            |
| 37       | Område 7                          | 143.7     | 30828          | 4430.000     |            |
| 37       | Grøfting                          |           |                | 1000.000     |            |
| 37       | Utbedring                         |           |                | 500.000      | 53790.000  |
| 45       | 10 T helårsakseltrykk             |           |                | 10.000       |            |
| 45       | Bilutleie                         |           |                | 100.000      |            |
| 45       | Biltilsyn                         |           |                | 600.000      |            |
| 45       | Organisasjon                      |           |                | 200.000      |            |
| 45       | Bruvedlikehold                    |           |                | 2500.000     |            |
| 45       | Leie av bygninger                 |           |                | 3300.000     |            |
| 45       | Trafikktelling                    |           |                | 160.000      | 6870.000   |
| 46       | Lysanlegg i Drammen               |           |                | 900.000      |            |
| 46       | Skilting og oppmerking            |           |                | 7000.000     | 7900.000   |
| 47       | Faste dekker                      |           |                | 41000.000    | 41000.000  |
| 48       | Materiallager                     |           |                |              |            |
| 49       | Vedlikehold bortsatt til kommuner |           |                | 8600.000     |            |
| 49       | Belysning bortsatt til kommuner   |           |                | 300.000      |            |
| 49       | Saldo maskinforvaltning           |           |                |              |            |
| 49       | Vedlikeholdsreserve               |           |                | 3900.000     |            |
| 49       | Reiseutgifter                     |           |                | 540.000      | 13340.000  |
|          | Til disposisjon                   |           |                |              | 134900.000 |

Det forutsettes at tilskudd fra Oslo Lysverker for vintervedlikehold av Aurlandsvegen inntektsføres på vedlikeholdsområde 4 (anslagsvis 2.070 mill. kr.).



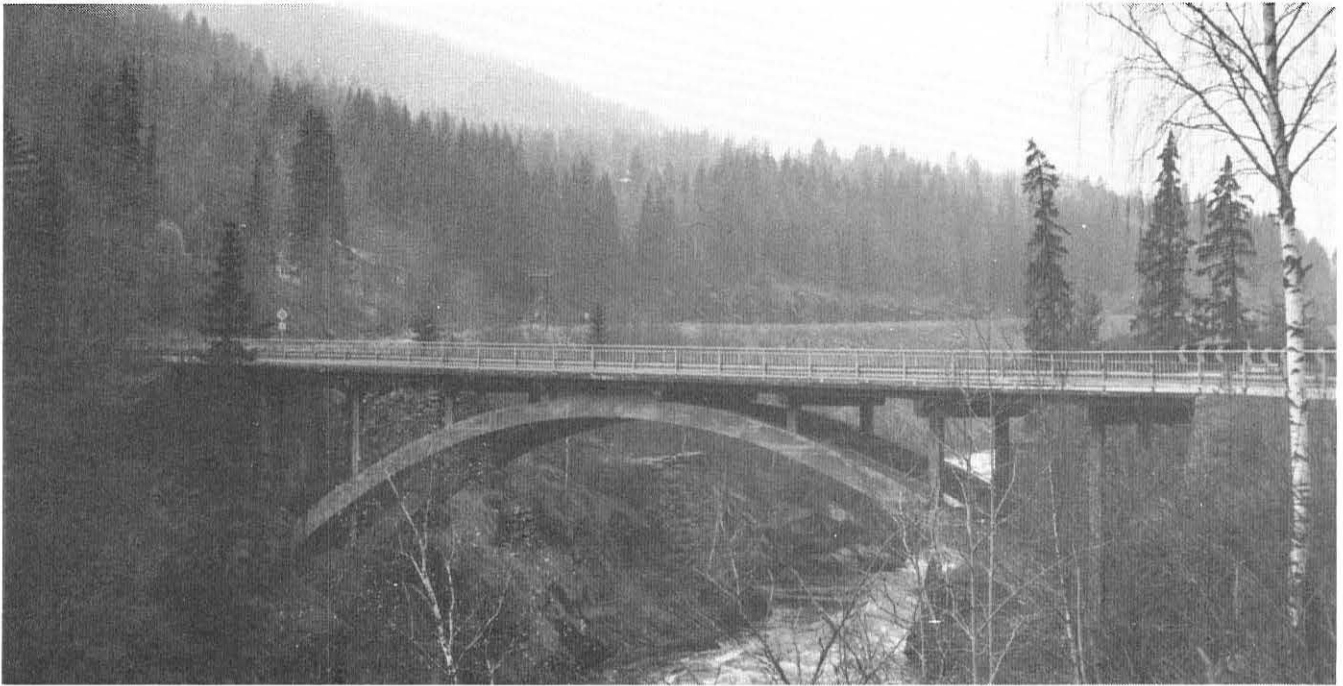


Foto: Egil Wårviken.

# Sporran bru i Nore og Uvdal

**Av: Trygve Willumsen**

Den eldste brua, en sprengverksbru av tre, lå ved Skjønne, ca. 3 km nedenfor Rødberg. Den ble tatt av flommen den 15. juni 1860. Ny sprengverksbru av tre ble gjenoppbygget ved Sporran, ca. 1 km lenger opp, nærmere Rødberg, samme år. Den hadde en spennvidde på 22 m.

I år 1900 måtte brua ombygges på ny. Da ble det bygget en ny hvelvbru av bruddsteinsmur i sement. Denne hadde en spennvidde på 25,5 m. Det var daværende avdelingsingeniør Baalsrud, senere vegdirektør, som var bruanleggets byggeleder.

Under byggingen av brua og tilstøtende veg som også ble omlagt en del på grunn av to skarpe slynger like syd for brua, ble det tatt en del interessante fotografier som viser arbeidsmetoder og redskaper som den gang ble brukt.

I 1940 ble hvelvbrua sprengt under krigshandlingene i april og en provisorisk bru av tre ble igjen bygget.

Det kan i denne sammenheng opplyses at i alt ble 30 bruer sprengt i Buskerud under krigshandlingene i 1940. I Numedal ble sprengt 6 større

bruer, blant disse Norefjord hengebru over Noresund, spennvidde 130 m og den ble bygd i 1930.

I 1955 ble den provisoriske trebrua

erstattet av en innspennet buebru med søyler mellom betongbue og brubane. Denne har en spennvidde på 37 m og en kjørebanebredde på 6 m.



Fra ombyggingen i 1900. Her lages betongen. I tretønnene til venstre på bildet, er det sement. Forøvrig er vel utstyret noe annerledes enn det som brukes i dag.



# Rapport fra Piarc's vegkongress 1987

## Av: Tore Braaten

Også innen vegsektoren drives et omfattende faglig samarbeid over landegrensene.

På nordisk plan kanaliseres dette samarbeidet gjennom Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) – arbeidet skjer i de faglige utvalg som opprettes innenfor aktuelle fagområder – deltakerne kommer fra Island, Færøyene, Danmark, Sverige, Finland og Norge.

PIARC er samarbeidsforumet på internasjonalt plan. Fagkomiteer forbedrer faglige spørsmål som behandles på de 4-årige vegkongresser. Årets kongress ble avviklet i Brussel i Belgia i dagene 13.–19. september i år.

Foruten den offisielle norske delegasjon som bestod av Vegdirektøren og 4 av hans nære medarbeidere – var det en tallrik norsk tropp som reise nedover som pakketurister (det blir rimeligst slik). Ikke alle fylker var representert – Hordaland stilte med 8 mann, fra Buskerud fikk undertegnede gleden av å få være med denne gangen. Totalt antall deltagere var ca. 2500 – og fra 52 land.

Et gjennomsyn av deltagerlisten avslørte fort at det var mange vel etablerte og vektige representanter for offentlig administrasjon, vegmyndigheter, konsulenter og entreprenører – dette gir anledning til å gi Vegdirektoratet en blomst for den brede representasjon som utvalget av norske deltagere representerte.

Selve kongressen ble avviklet i Brussels internasjonale konferansesenter. I tillegg til kongressforhandlingene ble det også arrangert en utstilling med tittelen "ROAD -87" – og med vekt på "Veger og datateknikk." På utstillingen var Norge representert med en presentasjon av norsk tunellteknologi under motto: "High Tech, Low Cost, Norwegian Tunnelling". Spesiell presentasjon ble viet Vardøtunnelen, Ålesund-Vigra og Fjellinjen. Det hele var profesjonelt forberedt og ble godt gjennomført – og vakte stor interesse.

Kongressforhandlingene foregikk i parallelle sesjoner som tok utgangspunkt i de rapporter som var utarbeidet av de forskjellige fagkomiteer – 12 i

alt. Som bakgrunn forelå også nasjonale rapporter om den utvikling som hadde funnet sted innen de aktuelle fagområder siden den forrige PIARC-kongressen som ble holdt i Sydney, Australia i 1983.

Fra et rikholdig program var det opp til deltagerne å selv plukke ut de temaer som var av størst interesse – programmet var så omfattende at ingen kunne få med seg alt.

De offisielle språk var engelsk og fransk og med simultantolkning fra det til enhver tid talte språk til det andre. Ikke alle nordboere behersker fransk like elegant som Eskild Jensen, og det



innrømmes at det faglige utbyttet av franske foredrag ikke alltid var helt godt – alle tolkene var nemlig ikke like gode. Etter et par dager ble dermed også språket noe bestemmende for de valg som ble truffet.

Følgende spørsmål ble behandlet: Masseflytting, drenering, underbygning. Konstruksjon og vedlikehold av fleksible vegdekker. Konstruksjon og vedlikehold av stive vegdekker. Landeveger, motorveger. Veger i byer. Veger i utviklingsland. Veger og datateknikk.

Mere inngående diskusjoner hadde man om: Trafikksikkerhet og infrastruktur. Teknologioverføring til utviklingsland. "Road management".

En rekke seminarer behandlet emner som: Informasjon til – og almenhetens deltagelse ved planlegging,

bygging og bruk av veger. Gjenbruk av asfalterte materialer. Halv-stive vegdekker. Sammenhengen mellom dekkestandard og kjørekostnader. Vegnettets betydning for utvikling i utviklingsland. Vegtuneller i byer. Moderne metoder for beslutningsstøtte ved valg mellom investeringsformål i vegsektoren. Alternativer for finansiering av veinvesteringer.

Forberedte norske innlegg ble gitt under temaene "Tuneller", (Magnus Natås, Hordaland vegkontor). "Trafikksikkerhet" (Henrik Hvoslef, Vegdirektoratet) og "Finansiering" (Olav Søfteland).

Det fører for langt å referere de enkelte sesjoner – spesielt interesserte kan ta kontakt med vegkontorets bibliotekar som har alle de aktuelle rapporter i sin samling.

Kort om hva jeg ellers så nærmere på på utstilling: Bruk av høyfast betong- og fibertilsetning i slitelag på betongdekker. Lettvektbetong. (Egenvekt ned mot 0.3 kg/dm<sup>3</sup>.) Bruk av fiber i stedet for konvensjonell armering i armerte rør og kumvarer av betong. En rik flora av systemer for overvåking av vær og føre ute på vegen med fjernavlesning fra vegstasjonen. Flere systemer for oppfølging av dekketilstand. (Basert på automatisk datainnsamling med etterfølgende EDB-behandling.) Systemer for datamaskinassistert konstruksjon og tegning av veger og broer. Et system under utvikling som gjør det mulig å overføre informasjon til trafikantene om beste vegvalg i vegkryss ut fra det reisemål den aktuelle trafikant ønsket å nå – og ut fra den informasjon det datamaskinstyrte trafikksignalanlegget til enhver tid hadde om trafikksituasjonen i de omkringliggende gater. (Under utvikling hos Siemens i Berlin.)

En del av de norske deltagerne satte av en dag til en befarings av vegtuneller i Antwerpen og Brussel. Felles for de tunellanlegg som ble befart var høye trafikkvolumer – og at de alle var kunstbygg. Tunellene utmerket seg med en høy standard både hva angår belyningsanlegg, ventilasjon og ved-



likehold. Av spesielle ting nevnes at man i Belgia lar taket i tunnelen være så mørkt som mulig ("Det er ikke der vi ønsker at trafikantene skal feste sin oppmerksomhet") – mens man la vekt på at veggene skulle være så lyse og rene som mulig. (Reduserte behovet for installasjon av belysning.)

Foruten de to motorvegtunellene vi besøkte i Antwerpen besøkte vi også den statlige regionale styrings- og overvåkingsentralen. Herfra betjente man foruten vegtunellene i området også veglysanlegg, pumpestasjoner, trafikk-signalanlegg og systemer for miljøovervåking. En egen elektroetat under Departementet for offentlige arbeider hadde ansvaret for driften av disse anlegg.

I Brusel ble "Leopold II"-tunnelen befart. Tunnelen er bygget som et felles anlegg med byens T-banesystem og hadde i anleggsfasen nok vært en krevende teknisk utfordring. En komplisert undervanns kanalkryssing var utført – før utgraving av tunnelanlegget var veggene utført som slissevegger – og takplaten støpt. Tunnelen bidro til øket kapasitet ved at en del av trafikken ble drenert bort fra gateplanet – tunnelen var dimensjonert for lette kjøretøyer (største tillatte totalvekt 3500 kg) og alle geometriske mål var tilsvarende reduserte – hvilket bidro til lave byggekostnader. ("Hvorfor investere store beløp for at de siste 10% av trafikantene også skal kunne bruke tunnelen?")

I tillegg til det omfattende faglige program var det også lagt til rette et sosialt program som foruten det rent festlig/sosiale også hadde et visst faglig innhold. Belgias departement for offentlige arbeider var vertskap for en mottagelse som ble holdt i bilmuseet "Autoworld" – med en imponerende



samling av bilhistoriens klassikere – foruten en rekke godbiter av mer kuriøs karakter – 250 kjøretøyer i alt. Under den offisielle kongressbanketten holdt en gruppe med stytevandrerne en imponerende og humørfyllt oppvisning – ingen sak å være fotgjenger når en behersker slike hjelpemidler. (De høyeste stiltene var ca. 5 meter høye – og brukerne besteg sine styler v.h.a. stige")

Et hovedinntrykk jeg sitter igjen med er at vi her hjemme ligger langt fremme på mange områder – men vi er

ikke alltid like flinke til å selge det vi kan – et hederlig unntak var den norske tunellutstillingen. Til sammenligning kan nevnes at såvel svenskene som danskene ga en bred presentasjon av sine tilbud til det internasjonale markedet.

Jeg takker for at det denne gangen var jeg som var den heldige som fikk være med – og kan trygt anbefale de neste vegkongressene: PIARC's neste vinterkongress holdes i Tromsø i 1990. I 1991 settes kursen mot Marokko og Marrakech!

## Høyehall fotgjengerundergang og støttemur for gangveg Det økonomiske resultatet foreligger

Av Arve Aaby

En plass-støpt fotgjengerundergang og en støttemur for gangveg på Høyehall E-68 ble i vinter utført av egne arbeidere etter forutgående konkurranse med entreprenører.

Det økonomiske resultatet foreligger nå og vi kan være fornøyd med resul-

tatet: Sluttoppgjøret viste at kostnadene lå ca. kr. 32.000,- (ca. 3%) under justert kontraktsbeløp. Når vi også tar i betraktning at vi lå ca. 112.000,- under nest laveste anbyder, er vi fornøyd med resultatet. (NB! Beløpet på hvor mye vi lå under nest laveste anbyder var feil i et tidligere nr. av Brobyggeren!)

Ettersom dette var første gang

egenregikalkyle var innlevert her i fylket, knyttet det seg en rekke usikkerhetsmomenter til dette. Det ble også under marsjen avdekket en rekke detaljer som viste at vårt regnskaps-system ikke var skreddersydd til denne måten å drive på.

En takk til dem som var med på å vise at vegvesenet ligger fullt på høyde med entreprenørene.



# En bryllupsreise

Mange vil kanskje undre seg over hva en bryllupsreise har i denne spalten å gjøre. Her skal det jo tradisjonelt dreie seg om jus og veger. Men som det vil fremgå av den historien jeg skal gjengi nedenfor, kan faktisk en bryllupsreise ha tilknytning både til jus og veger.

Per Blakke og Kari Vrangenslem hadde – etter et kort, men hektisk samvær – trådt inn i den hellige ektestand. Det ville forresten ha vært mer korrekt å si at de hadde presset seg inn i standen, idet deres ekteskapsplaner hadde støtt på kraftig motstand fra Karis mor, eller rettere sagt stemor, fru Buldra Vrangenslem. Men kjærligheten forenet de elskende med en uanet styrke; den fattige Per og den uselvstendige Kari reiste seg mot stormen og kjempet seg frem mot den overjordiske lykke, som de mente at et ekteskap ville innebære.

Fru Vrangenslems innbitte motstand berodde dels på at hun rett og slett ikke kunne fordra Per som person, og dels på at han var helt ubemidlet. Selv var hun meget velhavende og Kari var nærmeste arving – ellers var det bare noen fjernere slektsarvinger.

Fru Vrangenslem måtte bekoste hele bryllupet. Men verre var det at hun også måtte avstå 3 rom i sin kjempevilla på Ullerntoppen for at brudeparet i det hele tatt skulle ha et sted å bo. Hun var ganske gjerrig og hun hadde egentlig ikke så meget til overs for sin stedatter heller, så det lå alt annet enn edle tanker til grunn for hennes tilsyne-latende raushet. Det var hensynet til sine venninner i Puddelklubben, som var avgjørende. Hun måtte ikke for noen pris miste ansikt i forholdet til dem. Da fikk hun heller rykke ut med noen penger.

Hennes forslag om bryllupsreise til Sydfrankrike var båret frem av de samme uedle tanker. Når jeg sier forslag, så er det ikke helt korrekt; hun beordret en bryllupsreise. Og den skulle – og måtte nødvendigvis – be-

kostes av henne, foruten av hun også stillet til disposisjon sin avdøde manns velholdte bil. Derved mente hun å kunne høste rikelig belønning i form av beundrende anerkjennelse fra sine venninner i Puddelklubben.

Den store glede som denne beordring umiddelbart vakte hos ekteparet, ble like brått skyllet bort igjen da fru Vrangenslem tilføyde at hun selvsagt skulle være med på turen. Det var lenge siden hun hadde vært i Frankrike. Og hun var dessuten ikke lenger ved så god helse at hun ville ta en tur på egen hånd.

Og så dro de av gårde – under fru Vrangenslems myndige ledelse fra baksetet.

Dette var i begynnelsen av femtiårene, og verken veger eller biler var av samme gode kvalitet som nå. Turen nedover ble derfor ganske anstrengende – særlig for fru Vrangenslem som hadde lagt sine beste år bak seg, og som dessuten hadde problemer med hjertet. Ikke store, men de var der.

Fru Vrangenslem ble derfor stadig slemmere etter hvert som ferden skred frem. Hun nedkalte de groveste bebreidelser over det etter hvert mer og mer ulykkelige ekteparet i forsetet, mens hun uavlatelig lot det tilflytte Puddelklubben postkort med dramatiske utgydelser om hvor ille det hele var. Særlig fikk Per gjennomgå: Han ble ofte beskrevet som en lumsk og upålitelig person som avslørte seg ved beregnende øyekast og hatten godt nedtrykket i pannen.

Men omsider nådde ekvipasjen frem til en liten landsby et stykke opp i Pyreneene, sydøst for Bayonne. Landsbyen ligger like ved grensen mot Spania. Der tok de inn på et lite, kose- lig herberge, L'Auberge du Lac Cervin, hvor vertskapet tok hånd om dem på den utpreget gjestfrie måte som kjennetegner denne del av Frankrike. Selv fru Vrangenslem ble etter hvert mid-

lere stemt og hun lot seg nesten rive med til å skrive et nytt postkort til venninnene i Puddelklubben, om at turen ikke var så verst allikevel.

Dagen etter foreslo verten dem å ta en liten sightseeing-tur over spanskegrensen. De meget strenge visumreglene som gjaldt den gang – dette var før masseturismens tid – behøvde de ikke å tenke på; han skulle vise dem en helt trygg vei over grensen hvor de kunne være sikre på å unngå kontroll, og dessuten gi dem en adresse til et godt herberge hvor de kunne overnatte i trygghet.

Fru Vrangenslem fattet straks beslutning om at dette skulle de gjøre. Hvilken god historie å fortelle i Puddelklubben – at de i nattens mulm og mørke kjørte på smale fjellveier over grensen til Spania! Og der oppholdt de seg til og med helt ulovlig – ja, der kunne sannelig denne Per godt trekke hatten ned i pannen og se litt skummel ut.

Beslutningen ble satt ut i livet og selskapet befant seg kort tid etterpå i Spania. Det anviste herberget viste seg å være et trivelig sted og de tilbragte en hel dag med sightseeing i omegnen.

Dagen etter skulle de tilbake over grensen. Den spanske verten forklarte at de like gjerne kunne dra over på dagtid, idet det var en slags lokal festdag i landsbyen akkurat den dagen slik at enhver kontroll på grensen var helt utenkelig. Alle hadde nok med feiringen – også grensevaktene.

Per og Kari møtte tidlig til frokost dagen etter. De håpet nemlig å kunne sitte alene og spise, uten fru Vrangenslems stadige mas. De fikk nyte frokosten helt alene. Fru Vrangenslem dukket ikke opp.

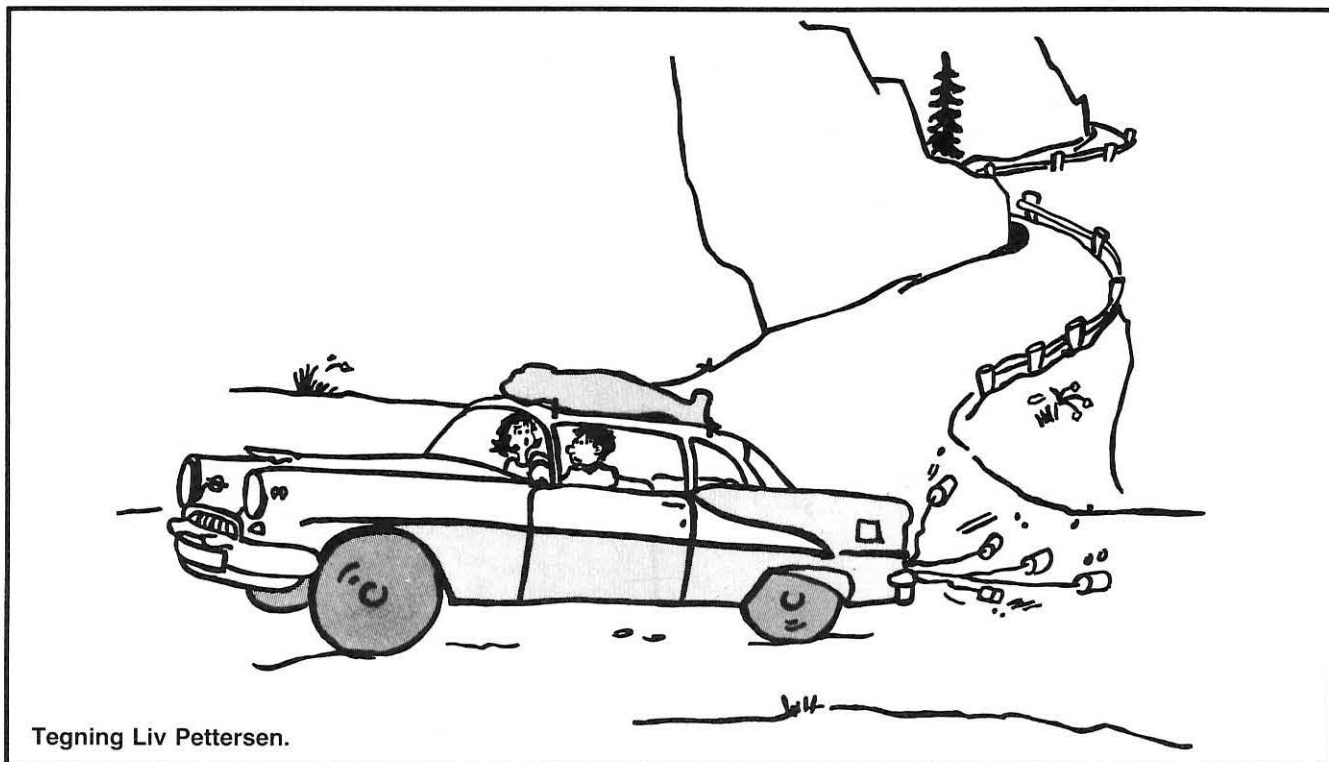
Etter enda et par timer hadde hun fremdeles ikke vist seg, og ekteparet nøt fremdeles sin "hjemme-alene" tilværelse. Enda en time gikk – ingen fru Vrangenslem.

Fru Vrangenslem dukket aldri opp mer. Det viste seg at hun lå død på sengen og at hun sannsynligvis hadde ligget slik siden aftenen i forveien. Hun var nemlig helt stiv.

Hva skulle det arme ekteparet nå

*Juristens spalte*

Av  
Erik Greaker



Tegning Liv Pettersen.

gjøre? De søkte råd hos verten, men han var bare interessert i å få dem, samt liket, av gårde så fort som mulig. Han skulle ha fylt ut fremmedskjema for dem og kontrollert visumpåtegnning i passene før han tok dem inn. Dette hadde jo ikke skjedd og han risikerte derfor store vanskeligheter med myndighetene dersom de fant på å anmelde dødsfallet i Spania. Og de ville også selv komme i store vanskeligheter – de hadde jo kommet ulovlig inn i landet. Det beste ville være – mente han – om de kunne greie å få med seg liket over til Frankrike igjen og anmelde dødsfallet der.

Per og Kari valgte denne utveien. Det kan nok settes spørsmålstegn ved om det var riktig. Og hvis de hadde hatt muligheter for å forutse de vanskeligheter som senere ville komme i deres vei, så hadde de nok handlet annerledes – da ville de nok kanskje ha foretrukket et par dager i spansk varetektsfengsel.

Men dette er etterpåklokskap. I den situasjon som forelå, var det en riktig beslutning – det var ikke mulig å overskue alle de utviklingsmuligheter som kunne oppstå. På den annen side var det overveiende sannsynlig at de ville greie å ta seg trygt over grensen igjen. Men liket måtte de ha med – en hel fru Vrangenslem kan ikke plutselig bli borte uten at man har en fullgod forklaring på det. Hun måtte ganske enkelt dø på

ny, og da på et sted hvor de hadde lov til å oppholde seg. Hun måtte altså bringes opp på de rommet som de hadde i herberget på den franske siden – selvsagt med vertens medvirkning – og så måtte de – fremdeles med vertens medvirkning – få tak i en lege som kunne utstede dødsattest.

Da tilbaketuren skulle tiltres, oppsto det en liten praktisk vanskelighet. Fru Vrangenslem var nemlig fremdeles stiv og lot seg ikke bringe tilbake på sin gamle plass i baksetet. Det hadde vel – i parentes bemerket – ikke vært noe særlig hyggelig å ha henne der heller. Imidlertid fant den spanske verten en gammel presenning som fru Vrangenslem ble pakket inn i. Deretter ble hun plassert på takgrinden.

Det er ikke å ta for sterkt i når jeg sier at tilbaketuren ble et veritabelt mareritt for Per og Kari, men det gikk bra. Så langt.

De parkerte bilen og styrtet inn på sitt gamle vertshus – nå gjaldt det å handle raskt. Verten var øyeblikkelig villig til å hjelpe dem i denne vanskelige situasjon. Han kjente en lege som sikkert også ville være velvillig. Men først måtte de prøve å gjenvinne sjelro og styrke ved hjelp av 3–4 glass Calvados.

Og så var tiden kommet for fru Vrangenslems siste uoffisielle ferd. De

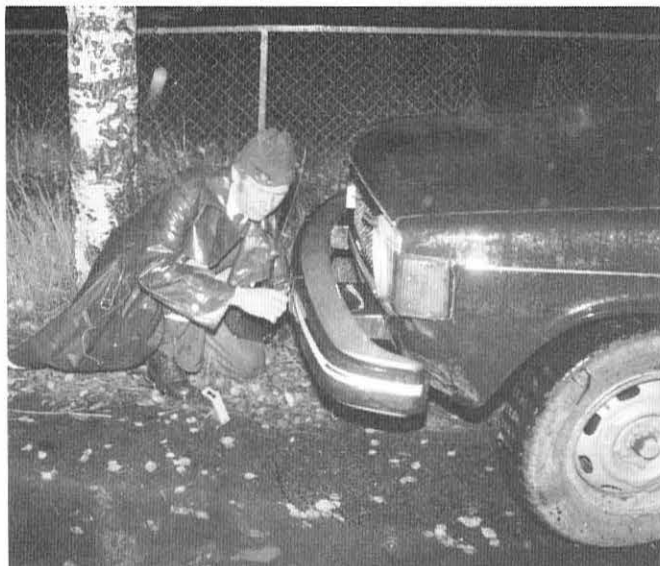
medsammensvorne begav seg ut for å løfte henne ned fra biltaket og bringe henne opp på rommet.

Men der ute ventet det dem et nytt og enda større sjokk: bilen var ikke der lenger, den var stjålet – og med liket på taket! Hva skulle de nå gjøre? De ville iallfall nødig ta kontakt med de franske myndigheter. Det var ikke godt å vite hvordan de ville oppfatte denne situasjonen. For alt man vet, kunne de gjerne falle på den tanke at Per og Kari selv hadde tatt fru Vrangenslem av dage – for Karis vedkommende var det jo en ganske stor arv i vente.

De kunne jo heller ikke anmelde bilen som stjålet. Det var jo et lik på taket og biltyven kunne godt tenkes å ha satt fra seg hele ekvipasjen et eller annet sted for ikke å bli blandet opp i noe som måtte fortone seg som verre enn biltyveri. Men de kunne jo heller ikke bli hvor de var. Altså var det bare en løsning: Å ta toget hjem så fort som mulig.

Og det gjorde de. Men hva så? Nå foretok de seg iallfall en helt innlysende fornuftig og riktig handling: De gikk til en advokat. Og han gav dem et innlysende, fornuftig og riktig svar: Vi tar en tur til myndighetene og får oppklart hele saken.

Det gikk bra til slutt. Kari arvet hele formuen. Hun har nå to pudler og er påtenkt som ny formann i Puddelklubben. Per er død.



Fra kontrollen på Darbu: To biler ble avskiltet. Den ene på grunn av blankslitte dekk og dårlig teknisk standard.



Fra Herstrøm: Også vegkontorets ansatte må regne med å bli kontrollert. Her Liv Nebell som stort sett hadde alt i orden.

## Fuktig kontroll – men de fleste hadde sitt på det tørre

Av: **Willy Bakken**

Det er mørk høstkveld med silende regn og stedet er E-76 ved Darbu. Vi registrerer nedsatt fart til 30 km/t. På og ved siden av veien, en mengde selvlysende bandolær som beveger seg rundt. Med andre ord, her er det storkontroll. Ruten sveives ned, og etter en høflig forespørsel leveres vognkort og førerkort. På med fullt lys – blink høyre og venstre – inn med bremsepedalen og til slutt en skjekk av dekkmonsteret. Alt i orden og god tur videre.

Kveldens storaksjon var iscenesatt av biltilsynet på Kongsberg. Sammen med seg hadde de tre mann fra bt. Drammen, samt to fra det lokale lensmannskontor og en motorsykkelpatrulje fra Kongsberg. Dessuten var NAF med for å skifte lyspærer. Kontrollen startet kl. 18.00 og varte fram til kl. 22.00. I løpet av disse fire timene ble om lag 500 kjøretøyer sjekket. Resultatet av kontrollen ble:

- 51 mangellapper
- 109 muntlige advarsler
- 5 kjørte uten førerkort
- 8 hadde ikke vognkort
- 1 fører full (ikke av vann)
- 2 biler avskiltet

Ove Hegna ved biltilsynet på Kongsberg synes resultatet etter kontrollen er svært bra. Tatt i betraktning alle som ble vinket inn, er tallene positive, sier han.

De vanligste feilene, som gikk igjen, var mangler ved lysene og enkelte hadde litt for dårlige dekk.

Bilene som ble avskiltet hadde svært dårlige dekk samt feil ved eksosanlegg og motor (trimmet) og uoriginale felger. Den ene av bilene tilhørte en bilmekaniker! Men hva med dem som ble stoppet på denne måten? Bare positive reaksjoner ble notert.

Litt snurt ble nok læreren i skolevogna som fikk påpakning for at baksetepassasjerene ikke brukte bilbelte. Men etter vårt syn en svært korrekt påtalelse. Men det skulle vel være unødvendig å fortelle en lærer i ei skolevog, med elever ute på mørkekjøring, om bestemmelsene om beltebruk?

### Tåkete kontroll

I motsetning til kontrollen på Darbu, var det oppholdsvær da biltilsynet et par uker senere slo til på E-76 ved Herstrøm. I stedet for regn, lå tåka tjukkk som graut i området, men en blir heldigvis ikke så våt av det.

Det var biltilsynsstasjonen i Drammen som sto bak denne aksjonen, og i tillegg til 8 mann herfra, deltok to fra stasjonen på Kongsberg og to fra politiet. Også her var NAF med for å skifte lyspærer.

Kontrollen startet kl. 18.30 og ble avsluttet kl. 21.00. På denne tida passerte 2110 kjøretøyer (telt av vegvesenets radar). Av disse hadde 40% feil og mangler. Det ble delt ut 50 mangellapper og én fikk kjøreforbud på grunn av for dårlige dekk. Ellers var det påfallende å registrere at alt for mange manglet skiltlys, og det var også en del enøyde banditter ute og trillet denne kvelden.

Alle som hadde feil på lysutstyret fikk tilbud om å ordne opp i dette på stedet, og NAF hadde nok å henge fingrene i, ja så mye pæreskifting ble det at de måtte en tur til Drammen for å supplere lageret.

Allt i alt en vellykket kontroll, men feilprosenten lå i overkant av hva som ellers er normalt. Skjønt det burde ikke være normalt å kjøre rundt med feil på lysene en mørk, tåkelaugt kveld i november.



# Mopedopplæringen i gjenge

## Av Steinar Stenvik

Den 1. januar 1987 trådte nye regler for mopedførere i kraft. Alle mopedførere som fyller 16 år i 1987, må da inneha mopedførerbevis eller førerkort for traktor, klasse T, for å kjøre moped. De som fyller 17 år i 1987 må skaffe seg godkjent legitimasjon eller aldersbevis utstedt av biltilsynet, mens de på 18 og 19 år kan bruke aldersbevis, godkjent legitimasjon eller førerkort for bil, klasse B, for å kjøre moped.

I utgangspunktet var opplæringen på moped tenkt lagt til kjøreskolene, men under høringsrunden for læreplan var det et sterkt ønske fra skoleverket å få utvide eksisterende valgfagopplegg i motorlære til også å gå inn på obligatorisk mopedføreropplæring.

I de forskriftene som Vegdirektoratet sendte ut i juli 1987 sammen med ny læreplan for obligatorisk mopedopplæ-

ring, ble det da også gitt muligheter både til kjøreskoler og off. skoleverk å drive mopedføreropplæring rettet mot mopedførerbevis.

Vegkontorene ble fra Vegdirektoratet pålagt å medvirke til at det ble organisert opplæringstilbud over hele fylket, slik at det ble et reelt tilbud til alle ungdommer som ønsket opplæring.

Biltilsynsavdelingen arrangerte i 1986 trafikksikkerhetskurs for lærere, med ca. 200 deltakere totalt. Det var da en stor interesse for å komme i gang med obligatorisk mopedføreropplæring ved ungdomsskolene over hele fylket.

I desember 1986 orienterte vi politi og lensmenn om de nye reglene for mopedkjørere, og det var enighet om hvordan eventuelle kontroller skulle gjennomføres.

I januar 1987 samlet vi politikamrene, lensmennene, skolesjefene og ordførerne i kommunene til et felles-

møte for å orientere om reglene og behov for opplæringstilbud fra skoleverkets side, særlig i grisgrendte strøk.

Lærere i skoleverket må ha et kompetansekurs for å kunne drive målrettet mopedføreropplæring. Vegkontoret har arrangert 2 slike kurs, med til sammen 56 lærere som deltakere.

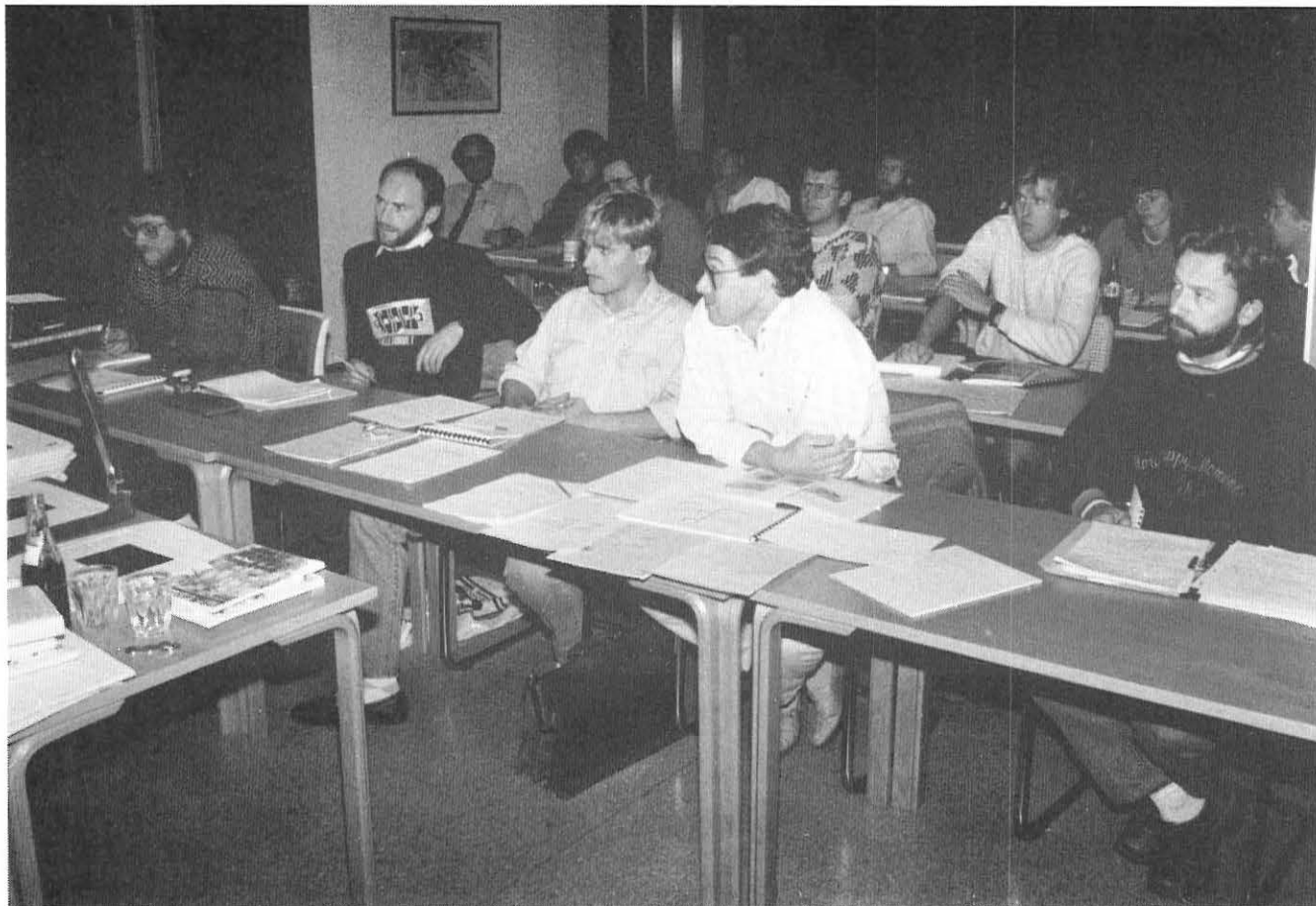
Det er også et krav at lærere i mopedføreropplæringen skal ha førerkort for motorsykel, klasse A, og Vegkontoret har medvirket til gjennomføring av MC-kurs for 12 lærere. Alle har bestått førerprøven.

Prognoser for behovet for opplæring på moped ble satt opp i januar 1987, og erfaring og resultater har vist at vi ikke var så langt unna virkeligheten i våre beregninger.

Det har vært endel treghet i kjøreskolene for å sette i gang med mopedføreropplæring, delvis på grunn av

## MOPEDFØREROPPLÆRING STATUS PR. 1. NOVEMBER 1987

| Biltilsynsdistrikter:                                 | Drammen | Kongsberg | Hønefoss | Gol | Totalt |
|---|---------|-----------|----------|-----|--------|
| Antall utstedte mopedførerbevis 1987                  | 656     | 184       | 193      | 61  | 1.094  |
| Antatt antall 16-åringere i 1987                      | 1.550   | 660       | 780      | 300 | 3.290  |
| Antall personlige dispensasjoner, gyldige etter 1/11  | 1       | 0         | 9        | 5   | 15     |
| Utstedte mopedførerbevis i % etter antall 16-åringere | 42%     | 28%       | 25%      | 20% | 33%    |
| Antatt totalt opplæringsbehov 1987                    | 550     | 250       | 280      | 175 | 1.255  |
| Antatt opplæringsbehov for hele 1988                  | 700     | 300       | 450      | 150 | 1.600  |
| Antall utstedte aldersbevis i 1987                    | 2       | 5         | 9        | 1   | 17     |



mangel på kjørelærere, men også på grunn av usikkerhet med hensyn til elevgrunnlaget.

Vi er derfor svært fornøyd med det samarbeid som har vært med kjøreskoler og skoleverket mot dette felles mål, bedre opplæring og bedre trafikk-sikkerhet for unge mopedførere.

Nå har ikke mopedføreropplæringen kommet skikkelig i gang i skoleverket over hele fylket, men vi er tilfreds med resultatet så langt, tatt i betraktning av at vi startet på bar bakke i 1987.

Vi regner med at opplæringstilbudet vil bli bedre og gi et tilstrekkelig tilbud over hele fylket.

Det er etablert et mopedopplæringsforum med bred sammensetting av alle involverte parter, slik at vi kan ha en totaloversikt over opplæringstilbudene og holde god intern kommunikasjon.

Som tabellen viser, er det i Drammen biltilsynsdistrikt gitt opplæring til flere enn antatt, mens andre distrikter henger noe etter.

Dette skulle vise at når opplæringstilbudet er til stede, blir det også benyttet.

**Framtidige mopedførerlærere på skolebenken. Til nå har nærmere 60 lærere vært gjennom kurs som gjør dem skikket til også å undervise i mopedkjøring.**

Foto: W.B.

## Lærere på mopedkurs

**Av Steinar Stenvik**

Biltilsynsavdelingen ved Vegkontoret har i samarbeid med Skoledirektøren i Buskerud arrangert spesialkurs for nærmere 60 lærere som skal undervise i obligatorisk mopedopplæring i skoleverket.

Nye regler som trådte i kraft 1/1-87, ga muligheter til å drive mopedopplæring i ungdomsskolen, men stilte visse krav til kompetanse for lærerne, bl.a. eget kompetansekurs.

Vi har arrangert 2 kurs i år, i april/

mai med 40 deltakere, og i oktober med 16 deltakere.

Kursene gikk over 4 dager, og programmet besto av en teoretisk gjennomgang av læreplan og organisering av teoriopplegg, ved kjøreskoleeier Bjørn Eriksen, Ski, trafikkregler ved fylkessekretær i Trygg Trafikk, Buskerud, Monica Stuvstad, praktisk gjennomgang av moped, ved verkstedeier Tore Svendsen, Drammen, praktisk kjøring på moped og gjennomkjøring av læreplanen, ved kjøreskoleeier Kjell Hovde, Drammen, mens undertegnede tok seg av saksgangen ved utstedelse av mopedførerbevis.



# Trafikktellinger før og nå



Fra sin base på vegkontoret kan Jan Wamstad følge trafikken på E-18 ved Lierskogen. Både hastighet og hvor kjøretøyet befinner seg, er av de ting som kan sees på dataskjermen. Foto: W.B.

## Av Jan Wamstad

Trafikktellinger er ikke hva det en gang var. Det er slutt på den tiden da skoleungdom og hjemmевærende ble plassert i vegkanten med skrivesaker og dertil egnet skjema, med klar beskjed om å telle biler.

Også vegvesenets egne trofaste var engasjert i dette arbeidet, som vanligvis foregikk over en 14-dagers periode hvert 4. år. Noen av tellingene foregikk på dagtid, andre på kveldstid og fremover mot ny dag. Nettopp dette siste kunne være en prøvelse av dimensjoner om man ble telleansvarlig for en vegstubb i de indre bygder hvor trafikken ikke på noen måte var til

sjenanse etter mørkets frembrudd. En oppsynsmann fortalte meg at han en gang fikk seg tildelt en slik parsell hvor han skulle telle i de sene nattetimer. Etter omlag fire timer og halvparten så mange biler, sovnet vår kjære "syning". Bak rattet på en gul limousine, med termos og matpakke som nærmeste nabo og med blyanten i beredskapsstilling, klar for bil nummer tre, sov den telleansvarlige.

Hva med tungtrafikkandelen? Hvordan ble den registrert?

Svar: Har kjøretøyet "tvillinghjul" er kjøretøyet tungt. Kanskje ikke alltid så enkelt å registrere i tussmørke og dårlig sikt, men det betviles ikke at tellemannskapene gjorde sitt ytterste for best mulig resultat.

Hva med dagens tellemetoder og telleutstyr?

Hva gjelder metode kan nevnes at vi i Buskerud har 5 punkter hvor det telles kontinuerlig. I tillegg har vi ca. 80 punkter hvor vi har 6 ukestellinger pr. år, spredd utover året. Dette bør, når vi har vært over alle punktene, og data blitt behandlet sentralt i Vd., gi oss tall som langt overgår resultatet av tidligere års manuelle tellinger. Håper vi.

Hva med utstyret?

Jeg skal ikke her gå i detalj med å beskrive utviklingen på utstyrsfronten hva gjelder telleapparater de siste årene. EDB og mikroprosessorer har for lengst gjort sitt inntog også her. Jeg vil





heller fortelle litt om vår siste nyervervede trafikk teller, plassert på E18, Lierskogen. Dette apparatet er i stand til å registrere kjøretøy i alle fire feltene på motorvegen. Det holder rede på i hvilket felt det enkelte kjøretøy passerer, i hvilken retning, klokkeslett, i hvilken hastighet, samt kjøretøyets lengde. Det er faktisk i stand til å registrere og lagre data i flere uker før "tap-

ping" er nødvendig. Når vi samtidig vet at det passerer rundt 30 000 kjøretøy pr. døgn på Lierskogen, aner man vel at her har oppsynsmannen møtt sin overmann. Men det slutter ikke her. Når apparatet skal tappes, er det ikke lenger nødvendig å reise ut. Fra en datamaskin på vegkontoret kan vi, via et modem og en telefonlinje, ringe opp telleapparatet og få alle data dette har

støtt og lagret, inn på en diskett på PC'n.

Ønsker vi å sitte på kontoret og se på trafikken "on-line", er dette også fullt mulig. På skjermen får vi da frem data om hastighet, lengde, i hvilket felt og i hvilken retning det enkelte kjøretøy passerer telleapparatet. I samme øyeblikk det passerer! Vi får også opplysninger om antall biler i de enkelte kjørefelt siste time, samt status på selve telleapparatet, lagringstid, spenning på batteri o.s.v.

Finnes det ikke svakheter ved dette systemet sammenlignet med tidligere tellemetoder?

Jo, selvfølgelig, men fordi vi til enhver tid kan kontrollere apparatets tilstand, har vi også mulighet for rask feilretting. Det er vel heller feil av mer menneskelig karakter vi fortsatt kan ha problemer med. En av disse kan f.eks. være at man formaterer en diskett med nylig innleste telledata. For vegfolk med mindre datakunnskaper kan opplyses at å formatere en diskett er det samme som å slette alt av data på den, samtidig som den klargjøres for ny "innsats".



Her er utstyret som formidler informasjonen inn til vegkontoret. Foto: W.B.

Kan oppsynsmenn formateres?

## Flyvetanker på grøftkantene

Julesnøen er i ferd med å legge seg til ro i veggrøfta i form av de første brøytekanter. Vegfanten har satt bort gressklipper og malersaker for i år – frem kommer snøfresere og saltspredere. Alle venter spent på hva vinteren vil bringe – blir det noen kroner igjen til asfalt neste sommer også etter at brøyting og strøing har tatt sitt – og piggdekkene resten? Skulle så gjerne hatt noe mere av alle bilmilliardene til å sette vegene i sånn noenlunde stand – men det er visst ikke grenser for hva vi ikke har råd til og hva vi samtidig kan finne på å tillate oss. Med fylkesvegene går det den vegen høna sparker – snart blir de vel grusveger igjen – langs riksvegene må bilistene sjøl spleise på de mest lønnsomme prosjektene – som om de ikke har betalt det hele flere ganger allerede via skatter og avgifter. I trange tider er pigg-

dekk ren luksus – de eter vegdekker for hundrevis av millioner hvert år – de løsrevne restene av vegdekkene er til plage for vegenes naboer – og trafikanter selv – og bremselengden på bar asfalt er 10–15% lengre med piggdekk enn uten – ved samme hastighet. Vi kommer nok fortere fram med piggdekk – men sikrere? Nei.

Samferdselspolitikkerne har den siste tiden hatt annet å tenke på enn veier – nå skal det bli flyplass for alle penga. Ministeren sjøl har drevet politisk råkjøring med hastighet langt over fartsgrensen – og resultatet er at saken er utsatt nok en gang mens ytterligere utredninger foregår. Blir det Hurum, blir vi på en måte blandet inn i dette vi også – ikke bare skal det bli veg under fjorden – men kan noen forestille seg hvor mye veg en egentlig kan få ut av en så stor flyplass? La oss tenke oss en flyplass med to parallelle rullebaner – hver 3000 meter lange og ca. 70 meter brede, hver dessuten med parallelle taxebaner, avfart- og tilfartsramper, oppstillingsplattformer og internt vegnett – for så å regne dette om f.eks. til en lengde med 6.5 meter bred riksveg. Det er tale om en veglengde som tilsvarer strekningen

Drammen – Gol! Og med god bæreevne. Lasten fra en hovedjulsgruppe på en Jumbojet alene utgjør omtrent det doble av største tillatte ordinære vogntogvekt på vegnettet forøvrig! Telerestriksjoner er det slett ikke tale om. For vegfanten blir det vel til våren å finne fram vektene igjen for å sørge for at stamvegen over Hardangervidda ikke går undergangen i møte under 6 tonns aksler. Elle hva om vi utstyrte bilene med vinger i teleløsningen for på den måten å lette litt på presset. Vi måtte naturligvis envegskjøre vegnettet – men pytt, pytt...

Tro om ikke Drammen kommune også har kastet seg inn i flyplassdebatten forresten – selv om det knapt er trolig at utspillet var autorisert av ansvarlige myndigheter. Ikke vet denne spalte om byen ønsker seg egen flyplass – men fra Hokksund flyplass har noen i hvert fall stjålet vegviseren til flyplassen fra nærmeste fylkesveg – skiltet ble funnet igjen forskriftsmessig montert på 60 mm skiltstolpe ved innkjøringen til hovedkvarteret til kommunens skiltgjeng.

Det ender vel med at hovedflyplassen blir plassert i Kjekstadmarka!

**Oktan.**

# Buskerud slapp relativt billig fra høststormen



Enkelte vegstrekninger ble en del bulkete etter uværet, spesielt i den nedre delen av fylket.

---

## Av: Willy Bakken

---

Det forrykende uværet som fór over landet i midten av oktober resulterte i skader for millionbeløp. Heldigvis slapp vegene i fylket relativt billig fra uværet, men en del skader ble det likevel.

Hans Olav Lien ved vedlikeholdsavdelingen hadde sentralvakt denne helgen, og han kan fortelle at det ble en usedvanlig hektisk periode. Veger ble stengt, enten på grunn av oversvømmelser eller utgraving, trær blåste over ende og sperret delvis enkelte veger.

Det hardeste været fikk vedlikeholdsområde I, og spesielt i områdene Røyken og Hurum var det ille. Grimsrudvegen ble stedvis vasket vekk og her må det omfattende utbedringsarbeider til. Også Østmodumvegen, rv. 284, ble stengt på grunn av utrasing av vegen.

Område 4, Geilo, slapp unna stor-

men uten nevneverdige skader. Hans Olav Lien berømmer folkene i vedlikeholdet for stor innsats under uværet. Det virket som samtlige vedlikeholdsområder sto klare til å ta imot både vind og regn, sier han, og innsatsen som karene ute la ned, har utvilsomt spart oss for mange kroner.

Også damene på vegstasjonene blåste i fri fredag kveld, og var på sin post mens det sto på som verst. Dette bidro til at vegvesenet kunne ha topp beredskap.

For å illustrere det hele kan Lien fortelle om en formann som fikk beskjed om at hjemme sto kjelleren full av vann. Dette problemet måtte imidlertid vente da han hadde viktigere ting å foreta seg ute på vegen!

Den første oversikten viser at skadene på riksvegnettet beløper seg til anslagsvis 1,3 mill. kroner, og for fylkesveggenes vedkommende til om lag 1,5 millioner.

Men sett i forhold til det totale skadeomfanget etter uværet, må vi i vegvesenet i Buskerud si at vi heldigvis slapp relativt billig unna, avslutter Lien.

---

## Nye leiepriser for hyttene

Fra 1. januar 1988 vil det bli justeringer i leieprisene for vegvesenets feriebrakker. Reguleringen er basert på den prisstigning som er lagt inn for driftsutgiftene i vegvesenets administrasjonsbudsjett.

De nye satsene vil bli:

Klasse C. kr. 49,- for ett døgn

kr. 25,- for hvert døgn ut over ett

Klasse D: kr. 33,- for ett døgn

kr. 17,- for hvert døgn ut over ett



# Pensjonistturen



Pensjonistene kikker på den nye flyplassen ved Fagernes.

## Rep.: Hans Jan Håkonsen

Pensjonistturen 1987 ble arrangert den 10. september med utgangspunkt fra Gol. Det var med andre ord pensjo-



Og her gjenoppfriskes minner fra tidligere tider.

nister i fylkets øvre del som var deltakere på turen i år.

Avreise fra Gol var satt til kl. 10.00, men de første pensjonistene begav seg på reise lenge før dette. Allerede kl. 06.20 reiste de første pensjonistene fra Svene, og så gikk det slag i slag oppover Numedal, over til Geilo og frem til Gol, hvor det var felles samling før avreise.

Fra Gol gikk turen til Moen's Kro i Hemsedal, hvor det ble servert kaffe og rundstykker før vi tok fatt på turen over til Fagernes. Vi hadde i år bestemt oss for å reise den såkalte «Panoramavegen» over fjellet mellom Lykkja og Vestre Slidre. Tanken var jo at vi på høsten ville få et praktfullt skue utover fargerike fjellvidder i strålende høstvær. Dessverre viste værgudene seg fra en annen side denne dagen, og vi ble møtt med regn og tåke på turen over fjellet. Men selv under slike værforhold har fjellet sin sjarm, og det la ingen demper på stemningen blant pensjonistene.

Vel fremme i Valdres gikk turen til den nye flyplassen ved Fagernes, nemlig Leirin flyplass, ca. 15 min. kjø-

ring opp fra Fagernes sentrum. Der fikk vi en god og fyldig redegjørelse om grunnlaget for flyplassen og de utbyggingsarbeider som er foretatt. Selve rullebanen var på det tidspunkt nærmest ferdig, men på grunn av tykk tåke (noe som etter sigende skal være svært sjeldent på dette stedet) var det vanskelig å få noe inntrykk av lengden på over 2000 meter. Ekspedisjonslokalene og øvrige fasiliteter regnet man med ville bli ferdig til åpningen den 30. oktober selv om mye arbeid syntes å gjenstå.

Etter denne luftige orienteringen tok vi igjen landevegen fatt mot Beitostølen, hvor det ble servert middag på Bitihorn Fjellstue. Middagen besto av stek med grønnsaker, dessert og kaffe. Maten smakte godt, og servicen på Bitihorn Fjellstue var upåklagelig.

Beitostølen var reisens endepunkt, og på turen tilbake kjørte vi riksveg 49 over Golsfjellet tilbake til Gol, hvor turen offisielt ble avsluttet med kaffe og rundstykker. Etter dette skilte bussene lag og fraktet de enkelte deltakerne tilbake til de respektive utgangspunkter.

## Oppsynsmann Georg Dalsbotten pensjonist

Tekst/foto: Jan Selnes

Lørdag 1. august sluttet Georg Dalsbotten som oppsynsmann i vegvesenet. Etter denne dato har han fått tittelen pensjonist.

Ved en enkel tilstelning på Kongsberg vegstasjon, fikk Dalsbotten takk både fra overordnede og kollegaer, for sin innsats i vegvesenet. Dalsbotten ble ansatt som oppsynsmannsassistent den 1. august i 1964 og har således 27 år i etaten. Han har arbeidet både innen vedlikehold og anlegg, i alt vesentlig i Kongsbergområdet.

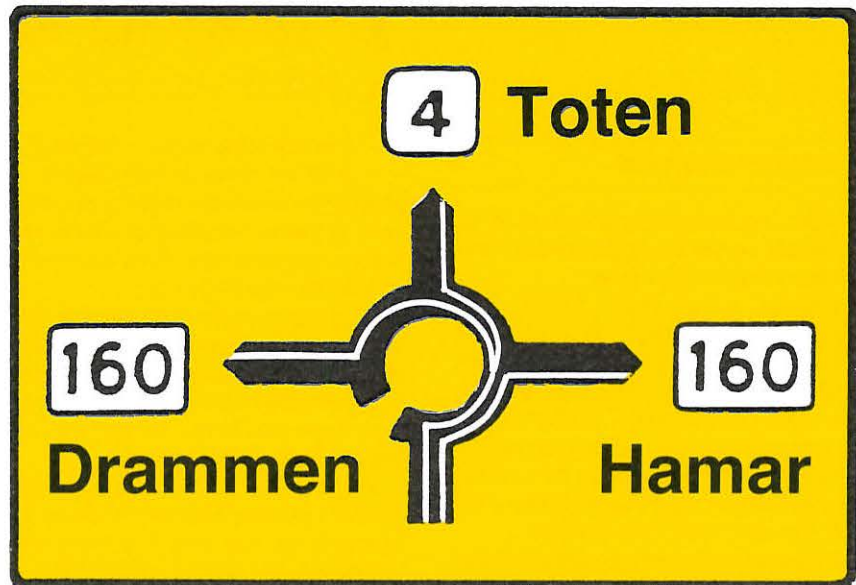


### Hjertelig takk

for helsing  
og nydelige blomar til  
50-årsdagen min!

Venlig hilsing  
Olav Søfteland.

## Redaktøren har ordet...



Hva med informasjon på denne måten?

# Rundkjøringskaoset

Alle snakker om det – alle har meninger om det – og alle har rett! Om hva da? Rundkjøringer selvfølgelig. Her på jobben går det vel ikke en dag uten at dette temaet blir tatt opp til diskusjon, spesielt ved lunchbordet. Likeså har avisenes lespalter hver dag gjerne flere innlegg om dette emnet. Men hvorfor er nå dette med rundkjøringer så i skuddet? Jo, kort og godt fordi det ikke finnes noe i trafikkreglene som klart sier hvordan en skal forholde seg. Og det blir ikke noe bedre når vi går ut og forteller at det i hver enkelt rundkjøring skal det kjøres på en spesiell måte. Dermed blir forvirringen total.

Jeg forstår godt at folk begynner å lure når de får beskjed om at det skal kjøres på ulik måte, avhengig av hvilken retning du kommer fra. For å bote på dette er det nå blitt satt opp skilt ved enkelte rundkjøringer, men tross dette har mange bilister vanskelig med å forstå logikken.

Men i og med at det ikke står noe i trafikkreglene om dette, så hvorfor ikke lage noe da? Det er tydeligvis behov for en avklaring.

Det kunne f.eks. lages en regel som sier at skal du av i første avkjøring, så plasserer du deg i høyre felt, skal du av i neste, legger du deg til venstre og blinker ut til høyre etter siste avkjøring

osv. Enkel og grei, og ikke til å misforstå. Slik det er lagt opp til i dag, varierer dette alt etter hvilken rundkjøring du skal gjennom. Ikke rart at trafikantene blir tommelomske.

Men dersom det av en eller annen grunn er behov for å opprettholde forskjellige kjøremåter, må informasjonen om hvordan det skal gjøres, bli bedre. Som nevnt har vi satt opp, og er i ferd med å sette opp ekstra skilt ved enkelte rundkjøringer, men ikke alle. Men hvorfor ikke benytte de store informasjonstavlene som allerede er satt opp, disse som viser hvor de enkelte vegene fører hen. Her er rundkjøringen markert med en svart ring. Det ville være ganske enkelt å f.eks. legge inn en hvit strek, eller gul for den saks skyld, som viser hvordan en skal plassere seg. Dette burde i aller høyeste grad ha med informasjon å gjøre.

Men kjenner jeg systemet rett, tar det vel år og dag før en eller annen får ut fingeren, en som er betalt for slikt, før noe vettugt blir gjort.

Så inntil da får hver enkelt av oss bla opp i heftet som viser anbefalt kjøremåte, i hvert fall for de rundkjøringene vi har her i fylket. De som ikke er så heldige å ha dette heftet, får klare seg som best de kan.

Lykke til!



# AKAN

## Av: Albert Skarstad

Alkohol- og narkotikamisbruk er et av de største og vanskeligste problemområdene i dagens samfunn.

Misbruk av rusmidler koster den enkelte, og samfunnet, store penger i form av fravær, skoft og skader. Derfor er dette også et problem som berører oss i Statens vegvesen, Buskerud.

Spørsmålet om å etablere et organisert arbeide for å ta seg av de rusmiddelproblemene som måtte oppstå i vår etat har vært reist flere ganger.

På møtet 4.-5. februar 1987 anbefaler AMU at det etableres et fast organisert arbeide for å ta seg av slike problemer.

Hvordan er så vegvesenets holdning til rusmiddelomsorg?

I retningslinjene for rusmiddelomsorg i vegvesenet utgitt i 1984 finner vi følgende:

Bruk av rusmiddel i forbindelse med arbeidet er i strid med bestemmelsene om bruk av rusmidler i tjenesten og kan ifølge Personelhåndbokens pkt. 213.5 føre til avskjed dersom overtredelsen representerer krenkelse av tjenesteplikt.

For øvrig gjelder ordensstraffen i tjenestemannslovens §§ 10 og 11.

Unntak fra disse bestemmelsene kan gjøres dersom vedkommende er underlagt medisinsk behandling eller sier seg villig til å delta i det behandlingssopplegg og ettervernsopplegg som blir foreslått.

Vegvesenet vil arbeide for å legge forholdene til rette for nøkternt og saklig opplysningsarbeid vedrørende bruk/misbruk av alkohol og narkotika for derved å

- forebygge misbruk av rusmidler
- hjelpe ansatte som misbruker slike midler
- sette personalet - særlig ledere og tillitsvalgte - bedre i stand til å møte de problemer som misbruk av alkohol og narkotika fører med seg på arbeidsplassen.

Med misbruk av rusmidler forstår vi i denne sammenheng

- å møte til tjeneste påvirket av slike midler

- å bruke slike midler i tjenesten
- å bruke slike midler utenfor arbeidstiden på en slik måte at det enten fører til fravær fra arbeidet eller at vedkommende ikke kan utføre arbeidet på en tilfredsstillende måte.

Som det fremgår av det foranstående kan det gjøres unntak fra bestemmelser om ordensstraff når den som har rusmiddelproblemer er villig til å bli underlagt medisinsk behandling eller annet behandlingssopplegg.

Vi ser også at det allerede ligger nedfelt i etatens holdning til disse problemene en klar vilje til å drive både forebyggende arbeid, og å sette inn hjelpetiltak når det trengs.

Og med utgangspunkt i dette ble det tatt kontakt med AKAN for å få satt dette arbeidet i system.

Hva er så AKAN?

AKAN står for Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani. Opprettet av Landsorganisasjonen i Norge (LO) og Norsk Arbeidsgiverforening (NAF) i 1963.

AKAN deler sin virksomhet inn i følgende oppgaver:

- Gi informasjon for å øke kunnskapsnivået og derved endre holdninger i forholdet til rusmiddelmissbruk og til den enkelte misbruker.

- Føre fram hjelpetiltakene på et tidlig tidspunkt gjennom et engasjement på arbeidsplassen.

- Styrke samarbeidet mellom virksomheten, institusjon og fritidsmiljø for å oppnå best mulig behandlingsresultat, slik at den enkelte arbeidstaker kan fortsette i sitt arbeid.

Et forslag til retningslinjer og organisasjonsmessig oppbygging av en AKAN avtale for Statens vegvesen, Buskerud ble forelagt Fagsjefmøte 23. mars d.å. Forslaget har siden vært forelagt organisasjonene og AMU til uttalelse.

Da retningslinjene i sin helhet vil bli utsendt som egen trykksak skal vi ikke bruke spalteplass på å gjengi de her. Men en oppsummering av holdnings- og reaksjonsmønster er det viktig å gi.

Fra de vedtatte retningslinjene siteres følgende:

- Vi hjelper ingen ved å dekke over problemene.

- Bruk av alkohol og narkotika i arbeidstiden er i strid med vegvesenets bestemmelser (personelhåndboken) og blir ikke godtatt.

- Bruk av alkohol og narkotika i fritiden som fører til fravær i arbeidet eller at vedkommende møter opp beruset og ikke kan utføre sitt arbeide på en tilfredsstillende og forsvarlig måte kan heller ikke aksepteres.

- Personer som møter opp beruset eller blir beruset i arbeidstiden skal snarest mulig vises bort fra arbeidsteden av arbeidslederen.

- Ved førstegangs forseelse gir nærmeste overordnede en muntlig advarsel til vedkommende. Når slik advarsel gis, er det en forutsetning at vedkommende tillitsvalgte er til stede. AKAN-kontakten og Hovedkontakten orienterer om at advarsel er gitt. Hovedkontakt eller AKAN-kontakt orienterer den det gjelder om AKAN. Behandlingstilbudet og behov for personalkontakt drøftes.

- Ved annengangs forseelse tilkaller nærmeste overordnede AKAN-kontakten og personkontakten, hvis slik er valgt. Det gis skriftlig advarsel. Advarselen forevises vedkommendes tillitsvalgte, og det sendes kopi til AKAN-utvalget. Det opprettes en behandlingsgruppe, som utarbeider forslag til behandling for vedkommende. Behandlingsgruppa vurderer i denne sammenheng også om familien bør trekkes inn i behandlingssopplegget. Kopi av tilbudet om behandling sendes AKAN-kontakten og tillitsvalgte for vedkommendes arbeidsområde.

- Ved tredjegangs forseelse gis det på nytt skriftlig advarsel. Advarselen forevises vedkommendes tillitsvalgte, og kopi av advarselen sendes AKAN-utvalget. AKAN-utvalget innkaller vedkommende sammen med nærmeste overordnede og tillitsvalgte til et møte. Saken og vedkommendes situasjon drøftes. Behandlingsgruppa forslag til behandling gjennomgås og eventuelt justeres.



Hallingkastet –87:

## Flott innsats av jentene våre

Av: Willy Bakken

Årets Hallingkast vil bli husket som den turneringen da jentene fra Buskerud klarte å spille uavgjort mot forrige års vinner. I sin første innledende kamp, klarte de nemlig 4-4 mot naboene fra Telemark, et meget respektabelt resultat. I den andre kampen ble det imidlertid knepent tap mot Nordland med ett mål. Dermed kunne jentene gå i dusjen for denne gang.

Herrelaget reiste heller ikke i år til Gol med noe favorittpress på seg. Også stammen i dette laget blir ett år eldre for hver turnering, men denne gang så det ut som det var gått flere år siden noen hadde tatt i en håndball. Begge de innledende kampene endte med tap, slik at herrelaget led samme skjebne som jentene. Men hederlig innsats tross alt.

Selv om ingen av våre lag hadde ambisjoner om å vinne, så var det flere



Våre tapre damer. Bak fra venstre: Guri Skretteberg, Sonja Kaare, Marit Jensen, Jorun Hvitmyr, Anni Brenna og Turid Gjestemoen.

Foran fra venstre: Anita Bergflødt, Ann Kristin Jørgensen, Maybritt Jørgensen og Ingrid Dahl Hovland.

Foto: Arve Aaby.

fylker som hadde tatt mål av seg til det. Det var stor innsats både ute på banen og på tribunen, og da dommerne blåste i fløyta for aller siste gang, sto Vest-Agder damer og Telemark herrer igjen som Hallingkastvinnere 1987.

Turneringen i år samlet deltagere fra 13 fylker, fra Finnmark i nord til Vest-Agder i sør, og alt i alt var vel 300 av vegvesenets ansatte samlet på Gol denne helgen. Som tidligere ble arran-

gementet avsluttet med festbankett og premieutdeling lørdag kveld. I år var også vegdirektøren til stede, og dette satte deltagerne svært pris på.

Fra banketten er det egentlig ikke mer å berette enn at samtlige fikk diplom for hederlig innsats, og vinnerlagene, pokal og ekstra stor applaus. For øvrig var stemningen på topp fra start til mål. Dermed er nok et vellykket Hallingkast gått over i historien.

– Behandlingstilbud skal alltid utarbeides i samråd med bedriftshelsetjenesten og er ikke noen "ferdigpakke", men mulige hjelpemidler til å rehabilitere den som trenger behandling. Behandlingstilbudet må tilpasses den enkelte og hans/hennes situasjon.

– Dersom vedkommende godtar behandlingstilbudet på frivillig basis, må han underskrive en behandlingserklæring som bekrefter dette. Det blir også bekreftet at vedkommende vil få sitt vanlige arbeid tilbake etter en vellykket behandlingsskur. Hvis det ikke tidligere er valgt, velges det en personlig støttekontakt som skal følge behandlingsopplegget nøye og melde utviklingen til Hovedkontakt, når dette menes å være nødvendig.

– Misbrukere som på eget initiativ anmoder om behandlingstilbud skal ytes bistand på samme måte.

– Dersom behandlingsskuren er mislykket og nytteløs, oversendes saken til AKAN-utvalget som avgjør om saken skal behandles som personalsak

etter personalhåndboken (pkt. 213.5 og 214.11.3).

– Dersom det går minst 1 år etter siste forseelse uten misbruk, anses samtlige tidligere advarsler som bortfalt.

– Samtlige som deltar i AKAN-arbeidet har taushetsplikt.

– Behandlingsgruppa forsøker å etablere et godt ettervern for den/de som har gjennomgått behandlingsopplegg.

– Som det fremgår av disse retningslinjene er det en forutsetning at det etableres et AKAN-utvalg, velges en Hovedkontakt for AKAN-arbeidet og oppnevnes AKAN-kontakter på de forskjellige arbeidsstedene.

Den organisasjonsmessige oppbyggingen av dette apparatet har vært drøftet med organisasjonene og partene er enige om følgende modell:

Det oppnevnes et AKAN-utvalg bestående av

1 rep. fra de ansatte

1 rep. fra ledelsen

1 rep. fra Bedriftshelsetjenesten

+ Hovedkontakten.

Hovedkontakten velges/utpekes av partene (f.eks. i fellesmøte).

Som AKAN-kontakter på de forskjellige arbeidsstedene er det enighet om at de lokale tillitsvalgte fungerer.

For hvert enkelt tilfelle som trenger behandling skal det oppnevnes en behandlingsgruppe. Denne gruppen skal bestå av Hovedkontakt, 1 rep. fra Bedriftshelsetjenesten + oppnevnt/valgt personkontakt for den det gjelder.

Retningslinjene for arbeidet med rusmiddelproblemer gjøres gjeldende fra 1. januar 1988.

Innen den tid må også de forskjellige personene som skal arbeide med dette oppnevnes/velges.

Hovedpoenget med et organisert AKAN-arbeid er å spre informasjon om farene ved misbruk av rusmidler, informere om, og sette i verk hjelpetiltak. Derfor er det under utarbeidelse informasjonsmateriell som blir sendt ut før årsskiftet.

Nærmere opplysninger om dette arbeidet kan fåes ved henvendelse til personalseksjonen ved vegkontoret.

**PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆**

*Følgende har sluttet i Vegvesenet:*

Ing. Bernt Qvarstein

*Pensjonert:*

Georg Dalsbotten — Ragnar Snippen

Vi takker disse for godt samarbeid.

*Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til Vegvesenet:*

Oppsynsmann Ragnvald Samuelsen, Vedlikeholdet.  
Plansjef Johan Filseth, Vegkontoret.



**Nye fagarbeidere. Bak fra venstre: Morten Harm, Ola Brennhovd. Foran fra venstre: Erling Lio, Arne Nils Storeskar, Harry Granli.**

## Flere fagarbeidere i verksteddriften

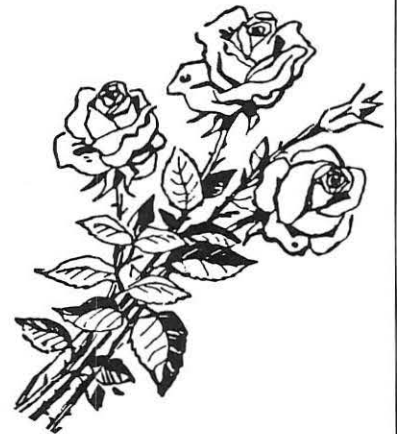
### **Av: O. Skredderberget**

Fire av reparatørene ved Gol vegstasjon avla fagprøve for tunge kjøretøy i mai i år. De har i løpet av vinteren forberedt seg på de teoretiske kunnskaper. Det er gjort stort sett på fritid, bortsett fra to dagskurs på vegstasjonen.

De som avla fagprøve er: Erling Lio, Harry Granli, Arne Nils Storeskar og Ola Brennhovd. Morten Harm, som var

første lærlingen vår på kontrakt ved Gol vegstasjon, avla samtidig fagprøve for tunge kjøretøy. Det var med stor spenning vi ventet på resultatene, spesielt til vår lærling. Hadde vi klart å skaffe han de nødvendige kunnskaper, og de arbeidsoppgaver han måtte ha?

Dette gikk bra, og det har vært en interessant og utfordrende tid. Vil takke samtlige for den fine innsatsen de har vist, og ønske lykke til som fagarbeidere.



*Vi gratulerer  
følgende  
med dagen:*

**50 år:**

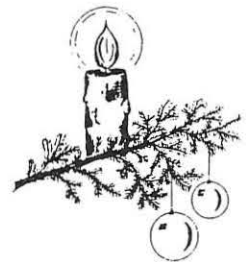
Karen M. Ovesen 8/12

**60 år:**

Trygve Bråthen 15/10

Knut Skreprud 8/12

Birger O. Borgen 8/12



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