



# Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 4 - Desember 1988 - 18. årgang





# Vegsjefen ved årsskiftet

## INNHOOLD:

### SIDE

2. Vegsjefen ved årsskiftet
3. Parkeringsgebyr
4. Kompetanseoppbygging
5. Verne og miljøspalten
6. Hovedmål – trafikksikkerhet
7. Ferietips for 1989
8. Jentene tok kosten . . .
10. Soga om Svein Den Store
11. Hundehold
12. Miljøfarlig isolasjon
13. Røykeloven
14. Utvidet landveisopplæring
15. Falske regninger
16. Vegmeldinger
17. Fagprøve
18. Juristens spalte
19. Hallinkastet
20. Personalia

### Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud  
Vegkontoret, Tollbugt. 2  
Drammen

### Redaktør:

Willy Bakken

### Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen  
Einar Ottesen  
Albert Skarstad  
Oskar Gjestermoen  
Erik Lysenstøen

### Trykk:

Fremtidens Trykkeri, Drammen

### Opplag:

1.400 eksemplarer

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt

### Forsidebilde:

Vegvesenet på full fres inn i jubileumsåret 1989.

Foto. W. B.

Forandringer er blitt en sikker del av vår virksomhet, det ene år er ikke det andre likt.

Særlig har 80-årene, som vi ventet så mye av, stått for store forandringer. 10-året med de mange muligheter – men, skulle det vise seg, – også med mange feller.

Det begynte med trange tider og pessimisme, bedrifter kom i vanskeligheter, det ble reduksjoner og nedleggelser og betydelig arbeidsledighet.

Så kom årene med oppgang som gikk over i «Yappetiden» – da alle trær syntes å kunne vokse inn i himmelen, med overoptimisme, overetablering og hurtig tjente penger på luftige grunnlag.

Men så sprakk oljeboblen, og mange andre bobler brast. Det ble krakk på børsen og vi ble igjen innhentet av en skikkelig baksmell. Landets økonomiske situasjon er blitt vanskelig, store deler av næringslivet sliter i motbakke og mange bedrifter må innskrenke. Tallene på arbeidsledige øker igjen hurtig.

Det viste seg altså igjen at ingen trær vokser inn i himmelen, og at det viktigste grunnlaget for verdiskaping ligger i jevnt og iherdig arbeid – nå som før.

Heller ikke i vegvesenet er vi upåvirket av de forandringer som skjer i samfunnet for øvrig.

«Yappetidens» rekordhøye bilsalg, sterk trafikkøkning på vegene, kraftig prisstigning og et presset arbeidsmarked med stor avgang og vanskelig rekruttering for de mest etterspurte grupper fagfolk, har hatt stor innvirkning på våre arbeidsforhold.

Nå ser det igjen ut til at vi går tilbake til mer normale forhold, med god søkning til våre arbeidsområder.

Gjennom skiftende tider er likevel hovedideen med vår virksomhet den samme, å dekke samfunnets behov for effektiv og trafikksikker vegtransport.

Det er en stor og viktig oppgave. Den er delt opp i et mangfold av ulike arbeidsoppgaver som gjør det mulig for de fleste av oss å se meningen med, og nytte av, vår egen arbeidsinnsats.

Det er et godt grunnlag for arbeids glede og god etatsånd. Det er et langiktig perspektiv over vår hovedopp-

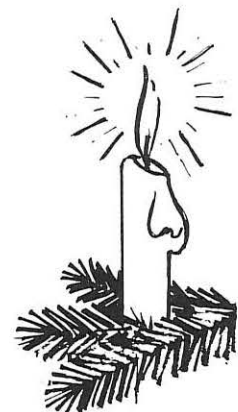


gave i samfunnet. Men samtidig må den tas hånd om hver eneste dag.

La oss på slutten av dette året se med forventning på neste år og dets muligheter og innstille oss på å gjøre vårt bidrag til å bringe landet på «rett veg igjen».

Jeg vil takke alle medarbeidere i vegarbeidsdriften, i biltilsynet og på vegkontoret for god innsats i året som er gått.

En riktig god jul ønskes dere alle, med en særlig hilsen til våre pensjonister og familiene, og et godt nytt år!





## Parkeringsvakten som tråkka i salaten

Av: Willy Bakken

Det var en gang en parkeringsvakt i Drammen by som gikk omkring og delte ut gebyr på kjøretøyer som var feilparkerte. En dag stormet han tilfeldigvis forbi vegkontoret som ligger i Tollbugata. Da denne nidkjære tjener fikk øye på en av vegvesenets gule biler utenfor, var han lynraskt oppe med blokka, og festet en hilsen fra parkeringskontoret på bilens frontrute.

Glad og fornøyd ruslet den messingbeslåtte videre i jakten på syndige bilførere.

Her skulle denne historien egentlig ha sluttet, men haken ved det hele er at vegkontoret slett ikke var enig i det tildelte gebyret. Vi er så absolutt enig i at gebyr kan være fortjent, men da må også grunnlaget for det være til stede.

I den aktuelle gata står nemlig et

svært skilt, øverst nr. 370, som angir at all stans er forbudt. Men under dette skiltet står med store sorte tall:

15 - 17  
(12 - 15)

og under det igjen, skilt nr. 372 som angir parkering forbudt. Riktignok er dette betydelig mindre enn det øverste, men det står der.

Etter det vi har lært, betyr denne skiltkombinasjonen at det er tillatt å stanse for av- og pålessing, utenfor den tidsperiode som er angitt.

Mellom de klokkeslett som står, gjelder all stans forbudt.

Da den kriminelle handlingen fant sted kl. 13.19, hadde således vår budbringer full rett til å parkere sin bil, for å levere det gods han skulle bringe til vegkontoret.

På denne bakgrunn har vegkontoret selvsagt klaget på det ilagte gebyret, og bedt om at det blir frafalt. Parkeringskontoret avslår dette, og under-

streker i sitt brev at skilt nr. 370 «Stans forbudt» er det strengeste skiltet kommunen har, og kan føre til anmeldelse, men i verste fall borttauing. Så da så! Parkeringsgebyret blir derfor å opprettholde, får vi beskjed om.

Nytt brev går fra vegkontoret, der klagen blir opprettholdt.

Nå ønsker ikke Brobyggeren å få i gang noen form for borgerkrig mellom offentlige etater, men det må være tillatt å spørre om en ikke bør forvente at parkeringsvakter skal tolke skiltbestemmelsene korrekt.

Det samme må vel forventes av dem som er satt til å behandle klager?

**Og så skjedde det som måtte skje. Brev er nå ankommet vegkontoret med beskjed om at parkeringsgebyret er frafalt.**

**Men dette endrer dog ikke vårt syn på at vi forventer at de som har myndighet til å ilegge gebyrer, også skal tolke regler og bestemmelser korrekt.**



Her skiltet de «lærde» strides om. Parkeringsvaktene i Drammen har tydeligvis en annen oppfatning av hva skiltet betyr, enn det vegkontoret har. (Foto: W.B.)



## KOMPETANSEOPPBYGGING NOE FOR ALLE - OGSÅ FOR DEG

Av: Ellen Bruusgaard

«Det er bare alle de andre som får gå på kurs» - er en uttalelse noen og enhver kjenner igjen. Dette ønsker vi nå å forandre på. Første skritt var det gule brevet til alle ansatte hvor vi ønsket en myldring i behov og hva som finnes av kompetanse i etaten.

Og en viss myldring er det blitt. Dessuten tyder mange positive reaksjoner i og utenfor «huset» på at ansatte har tro på dette. Og det er positivt. For vi som jobber med kompetanseutvikling ser på dette både som en investering i medarbeidere og som god bedriftsøkonomi.

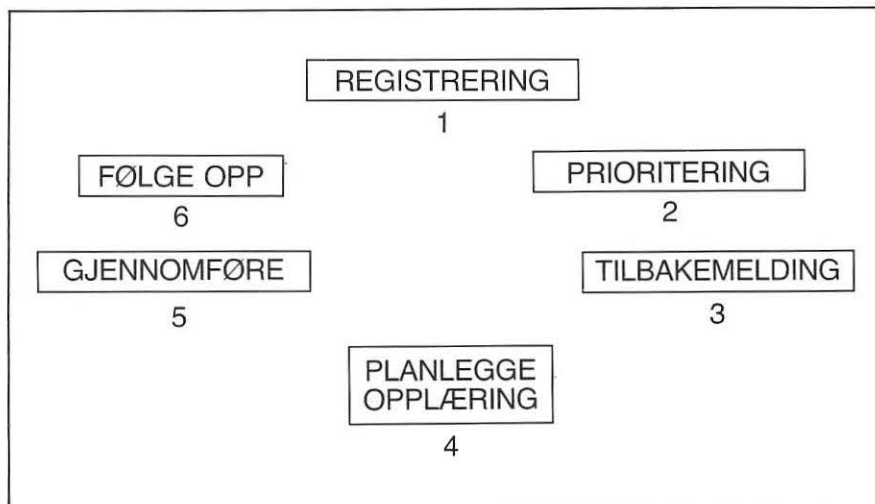
Vi ønsker å videreutvikle og forbedre de rutiner som eksisterer på området i dag, slik at:

- ☆ vi øker kompetansenivået hos medarbeiderne slik at de kan utøve sine funksjoner på en rasjonell og kvalitativt bedre måte.
- ☆ Statens vegvesen Buskerud blir en attraktiv arbeidsplass, som lettere både klarer å rekruttere og å holde på dyktige medarbeidere.
- ☆ vi øker evnen til samarbeid og forståelse for de overordnede mål bedriften arbeider mot.

Det gule brevet var altså første skritt. Ser vi på hvordan vi skal arbeide videre med dette materialet, kan det illustreres slik:



*Vi er nå i full sving med å prioritere de ansattes opplæringsbehov, sier opplæringsleder Ellen Bruusgaard.*



Vi holder nå på med prioriteringen av opplæringstiltak. Neste fase blir å gi alle ansatte en tilbakemelding om hva vi har prioritert og hvorfor vi har gjort disse prioriteringene. Og så går sirkelen sin gang.

Viktig å merke seg er at vi nå i større grad enn tidligere ønsker å følge opp opplæringstiltak. Dette for å se om effekten av opplæringen gir de ønskede resultater.

Så - det som skjer på opplæringsfronten i vegvesenet framover blir spennende - det ligger et enormt potensiale på dette området. Og ved å bruke ressursene på en riktig og fornuftig måte er jeg sikker på at vi vil nå de målene vi har satt oss.



Verne- og miljøtjenesten:

# MÅLSETTING OG LEDELSESFILOSOFI

Rammen for vår virksomhet innen verne- og miljøtjenesten er lov om arbeidervern og arbeidsmiljø (AML). Den har som mål:

- å sikre et arbeidsmiljø som gir den enkelte arbeidstaker full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger.
- å sikre trygge tilsetningsforhold og skape en meningsfylt arbeidssituasjon.
- å gi grunnlag for at virksomheten selv kan løse sine arbeidsmiljøproblemer.

Disse mål kan synes svært ambisiøse, men er like fullt de mål vi skal strebe etter i vår virksomhet. Ved å fastsette og følge klare retningslinjer for vårt verne- og miljøarbeid (internkontroll) er det mulig å oppnå en god kvalitet også på dette området. Ikke minst er dette viktig når vi vet at det er menneskelig svikt ved uforsiktede og farlige fremgangsmåter som er årsaker til de fleste ulykker.

Ansvar for gjennomføringen av vår verne- og miljøtjeneste ligger hos ledelsen. Dette gjelder ikke bare toppledelsen, men også linjeledelsen på *alle*

nivåer. *Alle ledere* har derfor et forpliktende ansvar for å forhindre skader for de mennesker de er satt til å lede.

Like fullt er det viktig å være klar over at AMLs mål vanskelig kan nås uten positivt samarbeid på alle plan. Det må derfor være klart at *alle ansatte* har et selvstendig ansvar for sin egen og sine arbeidskameraters sikkerhet.

Det er min mening at arbeidet med å forhindre ulykker og skader skal prioriteres på linje med våre produksjons- og forvaltningsoppgaver.

## VERNELEDERENS SPALTE:

# Prøveprosjekt Internkontroll

Av: Albert Skarstad

Ved innføringen av Arbeidsmiljøloven i 1977 trodde alle at vi i Norge hadde fått en lov med forskrifter som med sin relativt strenge regulering av arbeidslivet, ville medføre sterk nedgang i antall ulykker og skader.

Omorganiseringen og forsterkningen av Arbeidstilsynet skulle gi myndighetene bedre kontroll og oversikt. Dette skulle i neste omgang gi anledning til å sette inn ressursene der behovet var størst. Imidlertid uteble de store resultatene. I 1987, 10 år etter innføringen av loven, var vi fortsatt omtrent på samme nivå når det gjelder antall skader og ulykker. Vårt naboland Sverige hadde i samme tidsrom redusert sitt antall skader med ca. 70%.

På denne bakgrunn har Kommunal-

og arbeidsdepartementet, KAP, ment at det er behov for nytenking. Den tar sikte på å dra nytte av de erfaringer som arbeidet i Nordsjøen har gitt. Her har internkontroll som prinsipp blitt benyttet i flere år.

I de forslag til Forskrifter for Internkontroll i landbasert industri, som foreligger, blir det lagt vekt på at både bedriftene og det arbeidet som disse utfører, skal være planlagt - organisert - ledet og utført, i samsvar med de krav lov og forskrifter fastsetter. Internkontroll er egentlig en kvalitetssikring (kontroll) av de sikkerhets- og miljømessige sidene med det vi gjør. Kvalitetssikring har vegvesenet drevet med innenfor mange områder, slik at dette begrepet ikke er ukjent. Kvalitetssikring av verne-, sikkerhets- og miljøarbeidet bør derfor lett la seg innarbeide i våre holdninger til det arbeidet vi utfører. Statens vegvesen Buskerud er invitert til å delta i et prøveprosjekt i 1989.

Prosjektet tar sikte på at de bedriftene som deltar skal utarbeide og prøve i praksis i egen bedrift, planlegging, ledelse og dokumentasjonsprinsipper som gjør bedriften i stand til å dokumentere at det arbeidet som utføres, blir gjort i samsvar med de krav lov og forskrifter og avtaleverk fastsetter.

Vår virksomhet har sagt seg interessert i å delta i dette prøveprosjektet. Første del av arbeidet blir å utarbeide en Internkontrollhåndbok. Dette blir et styringsdokument hvor bedriftens målsetting og ledelsesfilosofi fastlegges. På bakgrunn av denne ledelsesfilosofien skal organisering - delegering av ansvar - planlegging - dokumentasjon - kontroll og oppfølgingsrutinene fastlegges.

Ideen med prøveprosjektet er at i dette arbeidet skal alle ledd være med og påvirke resultatet. Husk at gjennom dette prøveprosjektet har vi, som bedrift, en sjelden mulighet til å påvirke utviklingen.



Klarer vi det?:

# HOVEDMÅL: TRAFIKKSikkerhet

Av: Bjørn Dietrichs

Trafikksikkerhet er et av vegvesenets hovedmål.

I «Handlingsprogram for trafikksikkerhet» som er utarbeidet på vegkontoret har vi konkretisert dette målet:

I 1993 skal det ikke være flere drep- te eller skadde i trafikken enn gjen- nomsnittet for årene 1984 til 1986. Dette til tross for forventet trafikkøk- ning.

På figuren er det vist utviklingen til og med 1987, og hva som vi kan for- vente fram til 1993 uten de tiltakene

som er beskrevet i handlingsprogram- met.

Vi har beregnet hvor mye de enkelte tiltak kan gi av effekt. Sannsynligvis vil vi få 96 færre personskader med de tiltak som er beskrevet i programmet. Men ennå må vi få til en ytterligere re- duksjon på 47.

## HVA SKAL VI GJØRE?

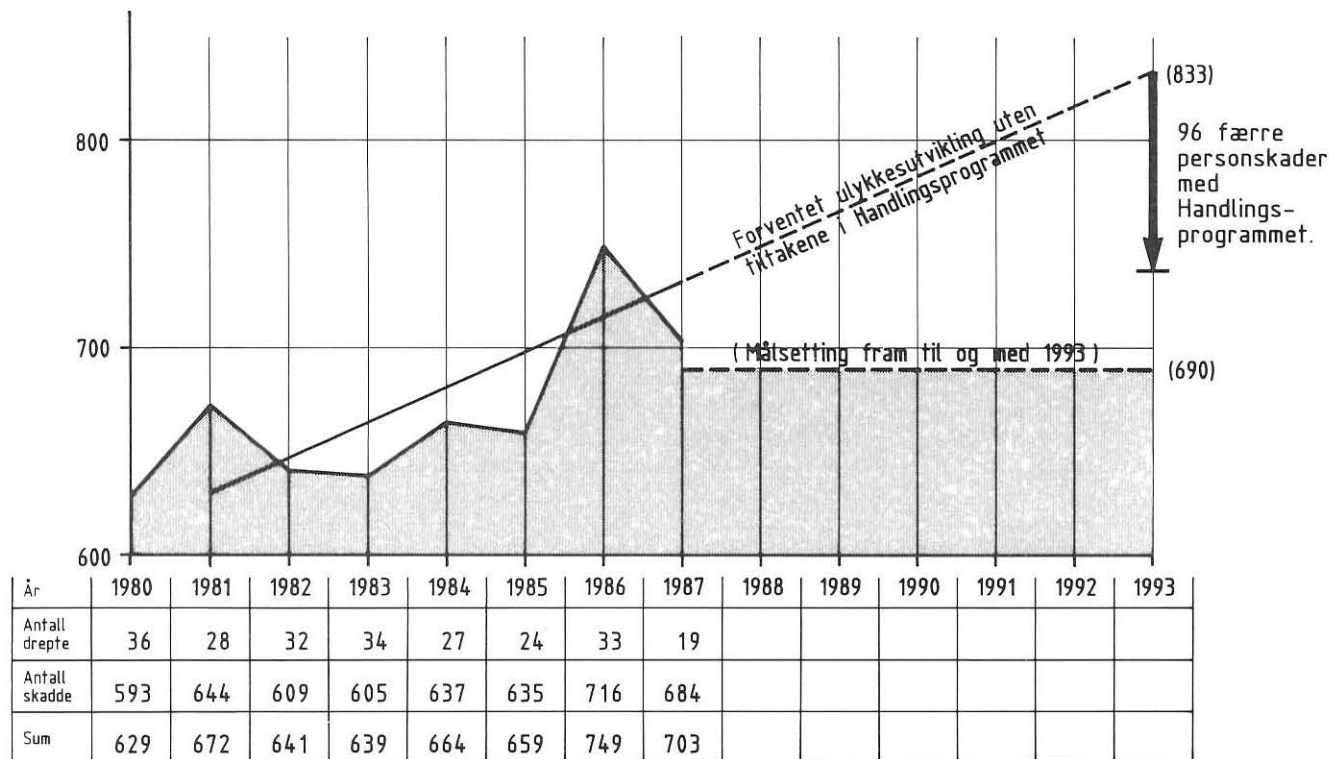
Vegvesenet er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet i Buskerud. I hand- lingsprogrammet er det tatt med en del av de tiltak som er med i våre vanlige programmer og rutiner. Men fremdeles er dette ikke nok til å nå våre mål.

Trafikksikkerhet er ikke en enkel etats eller en enkelt avdelings ansvar på vegkontoret. Alle ansatte i vegeta- ten bør være med på å søke etter mulige problemer eller trafikkfeller når de ferdes langs vegene.

Det er mange små ting som kan ret- tes på ved at bare den ansvarlige blir gjort oppmerksom på det. Gjør veg- mesteren oppmerksom på ting som bør rettes på. Er det større ting, så si fra til trafikkseksjonen på vegkontoret.

**Det er opp til hver enkelt av oss å gjøre Buskerud-veiene sikrere.**

Antall drepte og skadde i Buskerud (Politiregistrerte ulykker)







## HAR DU PLANER FOR SOMMERFERIEN 1989?

## Hva med en tur til Jugoslavia?

Etter en meget vellykket ferietur til Spania i 1987, og med turen til Italia i sommer i friskt minne, er det kanskje på tide å tenke på sommerferien for neste år.

Det synes rimelig å bevege seg enda lenger øst, til Jugoslavia, nærmere bestemt Portoroz, nord i landet. Jugoslavia er et land med tradisjoner, men samtidig åpent mot vest. Det er et åpent land, og fortsatt er det et billig land for oss med kjøpesterk valuta. Etter siste verdenskrig er det også hyggelig å være norsk der nede.

Vi har valgt Portoroz fordi det er forholdsvis lett å komme dit med buss, og det er moderne hotellfasiliteter der. Samtidig er det brukbare utflyktsmuligheter, f.eks. til de berømte Postonjagrottene, eller til det like berømte Venedig over i Italia. Det er gode bademuligheter.

Dette blir bare en liten orientering for å se om det er stemning for å la turen gå. Vi må derfor be om en forhåndspåmelding innen 20. desember, for å kunne gjøre en bekreftende innboo-

king før nyttår. Antallet senere kan en derimot justere.

Turen er tenkt lagt til første del av fellesferien, med avreise onsdag før felesferiestart, og hjemkomst på onsdag etter 2 uker, og vil gå omtrent slik:

- Avreise fra Hokksund/Drammen på ettermiddagen, nattbåt med Stena Line i lugar, til Frederikshavn.
- Frederikshavn til Hannover, overnatting.
- Hannover til grenseområdet Vest-Tyskland/Østerrike, overnatting.
- Videre til Portoroz, ankomst tidlig ettermiddag.
- 7 dager i Portoroz.
- Portoroz til St. Wolfgang i Østerrike, 2 overnattinger.
- St. Wolfgang til Bad Kissingen, overnatting.
- Bad Kissingen til Kiel, Stena Lines nattbåt til Gøteborg.
- Gøteborg og hjem.

Fra turen i sommer var det sterke ønsker om å få komme tilbake til St. Wolfgang, som er en meget trivelig liten by.

Vi bruker 1. kl. hoteller på hele tu-

ren, nye båter med gode lugarer og har bestilt buss med air-condition. Bussen har toalett, radio/kassett og video, kaffemaskin og kjøleskap, så ingen skal behøve å savne noe.

Vi kjører meget rimelige dagsetapper, så alt ligger vel til rette for en behagelig og avslappet reise. Turen går over 15 dager, hvorav 7 i ro i Portoroz.

Pris for hele turen er beregnet til kr. 5.900, som inkluderer reise og overnattinger i dobbeltrom, samt halvpenisjon på hele turen. Vi må ta forbehold om eventuelle justeringer på grunn av valutavvingninger og prisendringer.

HUSK! Påmeldinger blir notert i tur og orden. Blir det for mange påmeldte, så må de siste vike. For å kunne planlegge turen videre, vil vi gjerne ha din foreløpige påmelding innen julaften.

Ta kontakt med:

**STEINAR STENVIK,  
VEGKONTORET**

**Postboks 2265 Strømsø,  
3003 Drammen.**

**Tlf: KONTOR: 03/83 13 60. PRIVAT:  
03/75 19 51. MOBIL: 030/12 530.**

## Utvidet bruk av EDB i biltilsynet

Biltilsynet har nå i en del år benyttet seg av EDB i sin virksomhet. I første rekke har det vært opplysninger om kjøretøyparken, slik som eierforhold, avgifter etc. Også førerkortregisteret er lagt inn på data.

Dette har vært første ledd i et opplegg som har benevnelsen Autosys. Til nå er dette registeret blitt styrt fra Vegdirektoratet, og de lokale stasjonene har kun hatt anledning til å benytte registeret som et oppslagsverk.

Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard, kan fortelle at fra 28. november i år vil det skje endringer i dette systemet. Da vil samtlige biltilsynsstasjoner i fylket,

selv kunne gå inn i registeret for å ajourføre de opplysningene som er nødvendig. Det vil altså ikke lenger være nødvendig å gå om Vegdirektoratet for å gjøre endringer.

Tilsvarende opplegg vil bli gjennomført på landsbasis i løpet av 1989. Ved å innføre de nye rutinene oppnås flere fordeler. For det første vil registeret være ajour til enhver tid, og publikum vil oppleve raskere behandling ved skranken.

Raskere saksbehandling oppnås blant annet ved at både vognkort og førerkort, kan skrives direkte ut på grunnlag av dataopplysningene. Vi vil i tillegg til dette også oppnå en ikke

uvesentlig rasjonaliseringsgevinst, sier Bustgaard.

Når det gjelder overgangen til det nye systemet, ber Bustgaard om at publikum viser forståelse for at det kan bli enkelte forsinkelser ved stasjonene.

Våre ansatte må få opplæring, og i den perioden kan det forståelig nok oppstå situasjoner som kan gå utover publikum, sier han.

Men Bustgaard kan love at når samtlige er drillet i det nye opplegget, vil de som besøker biltilsynet, enten det nå gjelder registrering av bil, eller anskaffelse av førerkort, bli behandlet betydelig raskere enn tidligere.



## Jentene tok kosten i egne hender



*Jentene som sørget for at ekspedisjonslokalet har fått «new look». Fra venstre: Tove Kretz, Marit Tandberg, Mette Klingen og Ingvild Skogstad.*

*Ved biltilsynsstasjonen i Drammen kan de ansatte ikke beskyldes for å være initiativløse. I disse pengeknappe tider, har jentene bokstavelig talt tatt kosten i egne hender, og sørget for at ekspedisjonslokalet har fått et nytt og tiltalende utseende. Riktignok er det ikke snakk om større ominnredningsarbeider, men du verden hvor lite som skal til i form av maling, for å få det til å se betydelig mer tiltalende ut.*

**Av: Willy Bakken**

Stasjonen i Drammen er bortimot verdensberømt for å ha gammeldagse og upraktiske kontorlokaler, og innvendig bærer anlegget tydelig preg av at de beste dager for lengst er passert. Brobyggeren har ved selvsyn konstatert at malerarbeidet har vært svært vellykket, og fargevalget er heller ikke dumt. Publikums reaksjoner har også vært positive, blir vi fortalt.

Leder av kontorseksjonen, Trond Jonassen, berømmer de ansatte for den jobben de har utført. Malerarbeidet er nå avsluttet, og det som nå står

igjen er valg av nye gardiner. Disse skal selvsagt en av de ansatte sy selv.

Trond kan med en viss stolthet fortelle at malingen har foregått på kveldstid, og anslår at de har brukt om lag 50 timer. Skulle vi benyttet en maler til dette, ville det ha kostet oss atskillige tusenlapper, sier han. Riktignok måtte sjefen sjøl, Erik Lysenstøen, trå til da taket skulle tas, men han er ikke av de dyreste å ha i jobb, sier Trond.

Nå skal det bemerkes at dette ikke er første gang de ansatte selv har sørget for at håndverksmessige arbeider er blitt gjort ved stasjonen. Både tapetsering, legging av gulvbelegg, maling

og strekking av kabler for EDB-anlegget, er jobber som er blitt utført på fritida.

Stasjonssjefen vil understreke at han ikke har lagt seg bort i valget av verken farger eller gardiner. I tillegg til at vi får gjort en jobb på en rimelig måte, føler jeg at initiativ som dette er med på å skape bedre samhold på arbeidsplassen, sier Lysenstøen. Han er heller ikke redd for å få kutt i bevilningene, fordi om de får gjort ting på en rimeligere måte, og i så henseende skal bli brukt som eksempel for andre stasjoner når disse har behov for å få utført forskjellig oppussing.

Etter at ekspedisjonslokalet nå er blitt «nytt» synes elendigheten enda bedre på baksiden av skranken. Kjenner vi de ansatte rett, vil det nok ikke gå så veldig lang tid før det skjer noe positivt her også. For selv om nytt anlegg for biltilsynet vinker i det fjerne, ser de ikke bort fra at det kan bli behov for nok en omgang med malerkosten før de flytter til Lierstranda.





# RENTEFORHOLD VED RIMELIGE LÅN I ARBEIDSFORHOLD

*Bankansattes særs rimelige lånevilkår har jo vært sterkt fokusert i den senere tiden. Da vi har hørt rykter om at myndighetenes inngripen på dette området også kan få konsekvenser for statsansatte, tok vi kontakt med regnskapslederen vår - Tore Wang - for en nærmere avklaring.*

– Er det våre eventuelle lån i Statens Pensjonskasse som blir rammet nå?

– Nei, disse lånene kommer ikke inn under de nye bestemmelsene. Derimot har nok Gro kastet sine øyne på de ekstraordinære lønnsforskudd som kan gis til de ansatte under visse forutsetninger. Som kjent kan det utbetales en eller to brutto månedslønninger som forskudd i forbindelse med husbygging, innskudd i borettslag og dersom andre uforventede ekstraordinært store utgifter skulle bli pådratt. Disse forskuddene er rentefrie og skal tilbakebetales over ett henholdsvis to år. Jeg regner ellers men at forutsetningene for å få slike «lån» er kjent blant de ansatte fra før.

– Så skattemyndighetene betrakter altså lønnsforskudd som et lån fra arbeidsgiver til arbeidstaker?

– Ja, her har de nok funnet en melkeku. I denne omgang er det imidlertid bare de ekstraordinære lønnsforskudd med tilbakebetaling over tid, som rammes. Vanlige lønnsforskudd blir jo senere trukket fra i det ordinære månedsoppgjøret, og er faktisk fortsatt ikke belempret med noen form for ekstra skatt.

Ingenting skal imidlertid som kjent gjøres enkelt, så det er derfor bestemt at de rentefrie ekstraordinære lønnsforskudd som statsansatte får, kommer inn under de nye forskriftene i følgende tilfeller:

1. Når lønnsforskuddet overstiger månedslønn eller avdragstiden er lengre enn 1 år.
2. Når lønnsforskuddet er høyere enn 2/5 av grunnbeløpet i Folketrygden (f.t. kr. 12.400), uansett om avdragstiden er 1 år eller kortere.

– Men slike nye bestemmelser kan vel ikke gis tilbakevirkende kraft? De som allerede har fått utbetalt slike forskudd har jo ikke visst om at de ville bli beskattet, og kunne kanskje ellers ha ordnet seg på annen måte.

– Nei, myndighetene tar nok ikke slike smålige hensyn. De nye forskriftene ble vedtatt 15. mars i år, og utsendt ved melding fra Skattedirektoratet av 16. juni. Allikevel gjøres bestemmelsene gjeldende fra og med inntektsåret 1988.

– Og hvordan blir skatteleggingen av denne «fantastiske fordelen»?

– Husbankens topprente - for tiden 13 % - anses som en normalrentesats, og ved alle lån med lavere rente har man derfor funnet at rentefordelen skal beskattes.

Dersom lønnsforskuddet rammes av ett av de to foran nevnte punktene, blir utregningen slik: Lånets gjennomsnittlige størrelse i løpet av inntektsåret multipliseres med 13 %. Rentefordelen av gjennomsnittslånet er derved funnet og beløpet vil bli plussert på årets inntekt under post 1.1 på lønnsinnberetningen. Beløpet vil også bli oppgitt i merknadsfeltet, slik at dette igjen kan trekkes fra som en utgift på linje med andre renteutgifter. Fram og tilbake er som kjent dobbelt så langt.

– Og hva har så staten oppnådd med dette?

– Egentlig svært lite i øket skatteinngang. Det blir jo her snakk om kun bruttobeskatning. Det vil si at inntekter under kr. 180.000 vil få 9.2 % skatt på denne rentefordelen, hvilket tilsvarer Folketrygden og sykedelen. Inntekter over 180.000 vil få ytterligere 6 % bruttobeskatning. Det var vel egentlig meningen å ramme de store lånene

med en svært gunstig rente i det private næringslivet. Men disse spissfindighetene for offentlig sektor vil innbringe svært lite til statskassa. Det de imidlertid har klart, er å gjøre lønnsystemet vårt ennå mer innviklet. Bare programmeringsutgiftene vil sikkert langt overstige det som kommer inn.

– Er det så andre nyheter på skatteområdet?

– Det ryktes at staten vil skattlegge fordelene av å benytte gratis klosett-papir i arbeidstiden. Men, dette får vi vel komme tilbake til når reglene er endelig utformet.

Og vi takker Tore Wang for denne avsløringen.

## Samarbeid i fokus på biltilsynets kontaktmøte

Samarbeid - arbeidsmiljø og mellommenneskelige forhold, var hovedtemaet under årets kontaktmøte for de ansatte i biltilsynet. Det var stasjonen på Hønefoss som denne gang sto som vertskap, og møtet ble avviklet på Sundvolden Hotel.

I motsetning til tidligere samlinger, der hver av seksjonene behandlet sine egne temaer, var det denne gang lagt opp til et felles program der hverdagsproblematikken skulle settes under lupen. Som forelesere var engasjert cand.ped. Mai Britt Borgen og lektor Knut Myhren.

I løpet av dagen ble flere forskjellige temaer drøftet, slik som kommunikasjon, kroppsspråk, sosiale forhold på arbeidsplassen, for å nevne noen.

Etter det vi har fått tilbakemelding om, viste deltakerne stort engasjement, og dagen ga grunn til ettertanke for flere.

Kontaktmøtets faglige del ble avsluttet med at vegsjefen tok en kort gjennomgang av Biltilsynsutvalgets rapport.



## Soga om Svein Den Store



### Jørund Skald fortel:

På garden til Svein den store i Drammen budde mykje folk. Kvinner og menn, trelar og hovdingar, og mange hus var lafta kring tunet for å huse alle. Svein hadde óg frendar. Sume av desse fekk reise bøle sitt attmed garden til Svein. I eitt av desse granne bøla budde ein mann namna Ola Robøle. Ein sumardag vart det ovande stor ro i hans hus. Alle mennene hans fór heim til kjerringene sine og nekta arbeide meir for Ola til dess dei fekk meir sylv. Dei hadde før vore pengekrevjarar for ferdafolk over Drammenskloppa, men då dei fekk nyss om at Sveins hirdmenn under leiing av Ole Sendemann fekk meir enn dei sjølve, søkte dei råd hos Ole og kravde sylvvekt som hirdmennene, jamvel om dei aldri hadde sett ein spade. Dette kunne ikkje Ola gjeva dei, og det var då storstilla senka seg over huset hans at han fekk tilnamnet Robøle.

Fleire av Olas menn var ute etter hirdmennenes sylv. Jamvel sveinar og skrivarar hos Svein den store synte stor avundsjuke når sylv vart utsendt til hirdmennene. Ole Sendemann og Albert Falkøye - han var Oles trugne frende blant hirdmennene i Buskrike - tykte dette var ein morosam kappleik. Difor fann dei på mykje dei ville ha sylv for, sette seg til bords med Nikkaren på Kongsgarden i Viken og fór deretter heim med meir. Hirdmennene fekk såleis særsvylv for å eta, særsvylv for å liggja, særsvylv for å ferda, ja, jamvel vart det kalla særsvylv når dei berre møtte til strid.

Sveinar og skrivarar var misnøgde med dette. Sjølve fekk dei lite att for det dei

gjorde, og måtte oftast trygla og beda om sylv for ferdaverksemnd og matmål, eller for å halde på med arbeid om kveldane. Difor vart det ofte kiv og strid når det vart tala om sylv.

Ein annan strid - om enn ikkje med sverd - gjekk mellom Brigte Vegvaktar og Tor Nybyggjar og deira hirdmenn. Kring i Buskrike hadde Brigte mange menn, medan Tor hadde færre. Både hadde mykje å gjera, og titt ville Tor og sveinane hans nytta Brigte sin hird til ymse krafsearbeid. Dette var ikkje alltid like gjevt, avdi Tors hird oftast måtte bu heimefrå, og dette passa Brigtes kjerringgale hirdmenn særseil. Dei måtte kvar dag heim til kjerring og ongar og trivdes best i eigen sengehalm. Tor måtte difor greie seg med dei han hadde, og når dette ikkje vart nok gjekk han på bygdene og pirka fram folk. Vintertid ville Tor ha få menn, men då gjekk det bod frå Kongsgarden om at han skulle skipa arbeid til så mange sjuklingar som råd var. Tor lika ikkje dette, men måtte gjere det likevel. Ein av sveinane til Tor heitte Gunnar Granskjegg. Han vart sett til å passe sjuklingane, og dette arbeidet lika Gunnar godt. Han gav dei mat

og klær og sylv attpå, og då dei vart vel-fødde og mjødsugne og vel nøgde, sende han dei heim og ba om å få nye. Såleis vart Gunnar sett på som ein god mann med stort hjartelag.

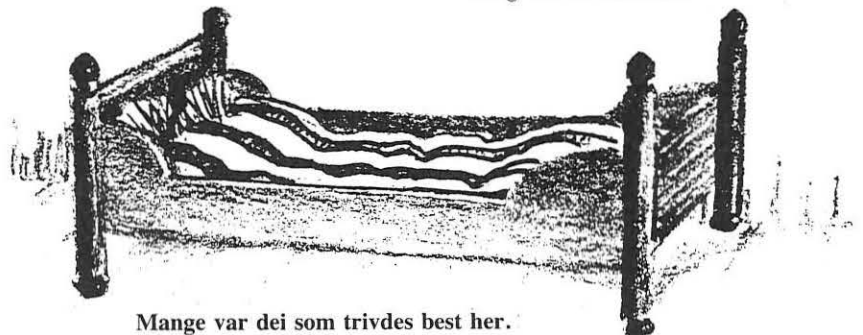
Strid vart óg laga ein haustdag då prentmakarar i Drammensbolken skreiv niding om sveinar og hovdingar. Dei skulle ha teke imot mjød og gáver frá framadfolk. Ein av Svein den stores frender heitte John Kjerrekikkar. Han dreiv med kjerrestell og kjøyrekort. Han fekk nær banesår i denne mjødstriden. Mange tykte det var leitt at mjødskjenkinga og gávendinga innunder jul vart forbode, etter desse skuldningane. John Kjerrekikkar ville gjera vel etter striden og skipa i staden ei utferd til Daneland. Strandhogg skulle gjerast frá skip, og sveinar og skrivarar, hovdingar både små og store, ja alle på garden, skulle sjølve kunne kaupa seg mjød til jolegildet. Og såleis vart striden etterkvart gløymd.

I garden til Svein var det titt kiv blant hovdingane om kven som var størst. Nokre tykte aldri dei fekk stor nok makt, og plassane attmed Svein i høgsetehallen vart jamnt slitte av all rompegnukinga for å ake seg høgge opp. Trygve Driftkar, Alf Brattbakke, Olav Planskjar og felagane deira rasla titt med sverd, og då måtte Svein fram med kløkta si for å skapa fred i flokken.

Mellom sveinane var det óg strid om kven som var størst. Det var til dømes når kongsmennene i Viken slengde sylv inn i svinestova. Brorskapen vart då kasta på dør, og den som skreik høgst og på det viset var størst, fekk sylvet.

Slik gjekk hausten for Sveins kvinner og menn i Buskrike. Ein av sveinane heitte Jørund Skald. Han skreiv soge om alle hendingane, men vart stundom uthengd som nidskrivar då nokre ikkje lika det han kvad. Han måtte difor støtt passe tunga si og stundom kveda i løynd. Men eitt kvad tykte alle vel om, og det var dette:

*Fredsøl jul for folk i fylket  
mykje godt av mjød og mat  
samla sjel og skrott med styrke  
godt nytt år til Svein den store og alle  
hans kvinner og menn  
kring i heile Buskrike.*



Mange var dei som trivdes best her.

# Hunder til glede og ergrelse

Av: Willy Bakken

Mange mennesker er svært glade i hunder, mens andre derimot kan styre sin begeistring over dette firbeinte vesenet. Dette fører naturlig nok til at det kan oppstå motsetningsforhold mellom disse to gruppene.

For vår etats vedkommende har dette den senere tid ført til at det er kommet klager over at hundeeiere ikke viser tilstrekkelig hensyn når de har med sin hund, enten det nå er på jobb, eller ved besøk på våre feriehytter. Enkelte har til og med foreslått at det blir forbud mot å ha med hund, både i jobbsituasjonen og ved hyttebesøk.

Denne noe delikate saken har vært drøftet i fellesmøtet og det er blitt innhentet uttalelse fra hytteutvalget. Siste instans, fagsjefmøtet, har også hatt saken til behandling, og det ble her bestemt at det ikke skal innføres noe forbud mot å ta med hund.

Selvsagt er hundeeierne som ellers, ansvarlig for at vovvoven ikke er til sjenanse for sine omgivelser. De må også respektere at det er mennesker som ikke er like glad i disse skapningene som en selv.

Når det gjelder besøk på våre feriehytter, er det spesielt viktig at det blir gjort skikkelig rent etter oppholdet. Det er lite hyggelig å komme til ei hytte full av bikkjehår. Men i rettferdighetens



*Kan ikke skjønne at det er noen mennesker som ikke liker sånne som meg!*

navn må sies at det også er tilfeller der det ikke har vært hunder til stede, men hvor hytta har sett ut som om julegriksen har vært kjæledyret.

På samtlige hytter henger det reglement om hvordan de besøkende skal forholde seg. Dette vil nå bli justert, og trykket på nytt, og hengt i glass og ramme.

Dermed kan ikke besøkende gjem-

me seg bak unnskyldningen om at de ikke har sett at det er et reglement, ei heller at synet er så dårlig at de ikke har kunnet lese hva som står der.

Så er det bare å håpe at de besøkende, enten de nå har hund eller ei, sørger for at hytta er i en slik forfatning de selv ønsker å finne den.

Det skulle ikke være for mye forlangt.

## HJELPER VI I BILTILSYNET TYVENE?

Av: Willy Bakken

Dette spørsmålet stiller seksjonsleder Trond Jonassen ved biltilsynsstasjonen i Drammen, og bakgrunnen er det stadig økende antall biltyverier.

Ved såkalte bestillingstyverier er det mye som tyder på at tyven først blinker seg ut akkurat den bilen han vil ha, for deretter å ringe oss for å få opplyst hvem eier er og hvor han bor.

Dette gjør det svært enkelt for tyven, og jeg føler at vi i biltilsynet er med på å legge forholdene godt til rette for skurkene, sier Jonassen.

Slik bestemmelsene er i dag, har vi plikt til å gi opplysninger til alle som ringer om eierforhold og adresse, fortsetter han. Det er umulig for oss å vurdere om opplysninger som ønskes er i ærlig hensikt eller ikke.

Dette mener jeg det bør forandres på, og jeg har gjort henvendelse til biltilsynsavdelingen ved vegkontoret. Selvsagt kan heller ikke de forandre på bestemmelsene når det gjelder denne opplysningsplikten, men jeg anser dette som et så stort problem at en eller annen som har myndighet til det, bør vurdere dette nærmere.

Hva slags tiltak som eventuelt bør iverksettes for at vi kan klare å skille klinten fra hveten, har jeg ingen bestemt formening om i dag. Jeg er sikker på at dersom det blir et ønske om å innføre restriksjoner på denne opplysningsvirksomheten, er det minste problemet å finne virkemidler, sier han.

Selv om vi i utgangspunktet må tro at samtlige henvendelser er i ærlig hensikt, er jeg overbevist om at våre opplysninger ved enkelte anledninger er med på å gjøre det enkelt for biltyven, slutter Jonassen.





# SKADELIG VEGISOLASJON VEGVESENET ØDELEGGER OZON-LAGET RETNINGSLINJER FOR INNKJØP

Av: Frithjof Indseth

I den senere tid er bruk av såkalte miljøskadelige isolasjonsplater - plater som inneholder ozon-nedbrytende klorfluorkarbonater (KFK) - behandlet i media.

Ifølge «info febr. 88» fra Veglaboratoriet, skal vi slutte å bruke nåværende «KFK-plater» senest 31.12.1991 eller tidligere dersom tilfredsstillende alternativer foreligger.

Bakgrunn for Veglabs/Vegdirektoratets anbefaling til brukerne er følgende:

- de nordiske miljøvernministrene vedtok at KFK-forbruket skal reduseres med 25 % innen utløpet av 1991 og med 50 % i løpet av 1997.
- henvendelse fra Veglab. til Statens forurensningstilsyn (SFT) med forslag om at vegvesenet vil avvikle bruken av KFK-plater i løpet av 1991 og SFTs anbefaling av dette.
- Samferdselsdepartementet uttrykte tilfredshet med Vegdirektoratets framdriftsplaner.

Et eventuelt forbud mot bruk av KFK-plater på et tidligere tidspunkt vil Vegdirektoratet vurdere når Veglab. har klarlagt de nye platenes tekniske egenskaper. G. Refsdal, Veglaboratoriet, opplyser at det pr. dato foreligger følgende alternativer for produksjon/levering av KFK-frie plater:

- ☆ Jackon, Fredrikstad, produserer nye plater med en trykkfasthet på 300 kN/m<sup>2</sup>. Krav vedrørende vannopptak er god, men isolasjonsevnen er dårligere enn nåværende plater, slik at platetykkelsen må økes 20 %  
Til isolasjon i veg anbefaler Veglab. å bruke plater med trykkfasthet på 350 kN/m<sup>2</sup>.  
Skal Jackons nye plater nyttes, må derfor tykkelsen på laget over platenes økes med 5 cm i forhold til plater med 350 kN/m<sup>2</sup>. Prisene er



**Vegvesenet vil nå gå over til miljøvennlig isolasjonsmateriale. (Foto: F.I.)**

oppgitt å være 10 % høyere enn for deres «gamle» plater.

- ☆ Rockwool AB, Sverige produserer miljøvennlige plater. Vi har ikke mottatt noen tekniske spesifikasjoner på denne plate og kjenner heller ikke til pris.  
Ifølge Veglab. er platene godkjent opp til en trykkstyrke på 300 kN/m<sup>2</sup>. Overbygningstykkelsen må således økes med 5 cm. På grunn av dårligere isolasjonsevne enn gammel platetype, må denne platen også påplusses 20 % på tykkelsen.
- ☆ Dow Chemical Norge A/S prøveproduserer ny platetype. Denne er under testing på Veglab., men ikke ferdig pr. dato. Resultatene så langt er positive, og de beregnes å være på markedet i 2. kvartal 1989.  
Trykkstyrken på 350/kNm<sup>2</sup> er oppnådd, men også her må en plusse

på 20 % på platetykkelsen pga. dårligere isolasjonsevne. Pris er ukjent.

Veglaboratoriet regner med å komme ut med nye retningslinjer for bruk av isolasjonsmaterialer til vegutbygging innen utgangen av oktober måned d.å.

Veglab. er vårt kompetansesenter på dette fagområdet, og vi bør normalt legge oss på deres linje i slike fagspørsmål. Dette innebærer at vi kan bruke gammel platetype inntil 01.01. 1992.

Dersom vi alt nå velger å gå over til KFK-frie plater, så vil ikke dette valg være strengt faglig begrunnet, men mer for å legge oss på en miljøvennlig grønn linje.

Vår lagerbeholdning av isolasjonsplater er oppbrukt.

Ved en eventuell bestilling av plater før nye retningslinjer foreligger, bør Vegkontoret ta et standpunkt til hvilke holdninger vi skal ha i denne sak.

# SKAPER RØYKELOVEN UNØDIG URO PÅ ARBEIDSPLASSEN?

Av: Willy Bakken

Også vi i vegvesenet har nå praktisert røykeloven en tid. For vegkontoret sin del vil imidlertid enkelte hevde at vi ikke har gjort det, i hvert fall ikke strengt nok.

Bakgrunnen for denne påstanden er at det fortsatt røykes på steder som etter lovens bokstav egentlig skulle være røykfrie. Dette irriterer dem som ikke røyker, for har vi fått en lov som regulerer røykinga, må den respekteres - blir det sagt. Og det har de jo rett i.

Men også de røykende blir irritert, og det er på grunn av at de nå er fratatt friheten til å røyke hvor det måtte passe dem. Det kan vi også forstå.

Denne konfrontasjonen, hvis vi kan være så dramatiske å kalle den det, oppfattes av mange dithen at miljøet enkelte steder nå er i ferd med å bli ødelagt. Dersom det er tilfelle, er det meget beklagelig.

Ledelsen valgte å legge seg på en forsiktig linje med hensyn til hvordan

loven skulle praktiseres. På de respektive arbeidsplassene skulle det være opp til de ansatte selv å bestemme hvordan loven skulle oppfylles. For vegkontoret sin del medførte dette blant annet at kantina ble delt i to, en del for røykere og en for ikke-røykere. En tenkt vegg skulle markere skillet mellom de to gruppene. Dette har, og virker fortsatt, å fungere aldeles utmerket. Men skal lovens bokstav strengt følges, er vel dette ikke helt etter intensjonene. Men så lenge de ansatte er enige om en slik ordning burde problemet være løst.

På kontorer der flere jobber sammen, var det i begynnelsen også enighet om at der ikke-røykende ikke hadde innvendinger mot at de andre tok seg en liten puff, så ble det tolerert. I den senere tid har vi registrert at denne enighet er blitt borte. På andre kontorer igjen, ble det akseptert at det skulle være totalt røykfritt. Her kan de som har behov for en røyk, benytte kantina, også utenom den ordinære spisepausen.

Enten vi liker det eller ikke, har vi nå fått en røykelov. Som med så mange andre lover og bestemmelser, bør den etterleves. At den skaper praktiske problemer i hverdagen for enkelte er så, men det skulle være unødvendig å gå rundt og ønske enkelte dit «pepper'n gror» av den grunn.

Et annet forhold er at kravet til oss om større effektivitet blir vanskelig å oppfylle når en del av de ansatte må rømme til fristeder når røyketrangen blir for stor. Men for at loven ikke skal brytes, og at kolleger ikke skal få hjer-teattakk, er det nå nødvendig å gjøre det slik.

Det er alle enige om er svært dårlig utnyttelse av arbeidstiden. Enighet er det vel også om at røyking ikke er bra for helsa, og det er vel hovedgrunnen for at vi har fått denne loven. Det at ansatte er blitt mindre effektive etter at loven ble innført, er det ingen som dør av.

Så tross alt, det er enighet om mangt og mye, selv om det tidvis ulmer noe under overflaten.

## BRÅSTOPPEN HAR BRÅSTOPPA

Av: Willy Bakken

I hvert fall har bruken av den gjort det, og årsaken til det er at vi har fått et erstatningskrav fra et menneske som hevder å ha fått skader etter en tur i den.

Episoden fant sted på Kongsberg høsten 1988, og skadene består i skadde tommeltotter, vond nakke, svimmelhet, kvalme, hjertebank, søvnløshet og smerter i hodet. Vegkontorets jurist har nå oversendt denne saken til Vegdirektoratet da skadetilfellet er meget spesielt, og da den dessuten vil kunne få konsekvenser for andre fylker som har tilsvarende kollisjonssimulator. Hvordan utfallet vil bli er vanskelig å si i dag, men inntil en avgjørelse blir tatt, er Bråstoppen foreløpig satt på bakken, som det heter på flyspråket.





# Obligatorisk landevegsopplæring til førerkort klasse B

Av Asbjørn Bustgaard

I forbindelse med behandlingen av St. meld. nr. 18 (1986–1987) «Om trafikk-sikkerhet og trafikkopplæring» har Stortinget gått inn for at det skal innføres en spesiell sikkerhetsopplæring, «Trafikksikkerhetspakken» for alle førerkortkandidater i fase 1.

Det er et mål for «Trafikksikkerhetspakken» at den først og fremst skal være en styrking av landevegsdelen av opplæringen.

Ordningen med slik obligatorisk

opplæring i landevegskjøring skal gjelde for alle elever som begynner opplæring ved kjøreskole 1. april 1989 eller senere, slik at alle som skal ta førerprøven for klasse B senere enn 30. juni 1989, må ha gjennomgått opplæringen.

Den obligatoriske landevegsopplæringen er innarbeidet i revidert Normalplan for kjøreskole.

«Trafikksikkerhetspakken» skal omfatte 20 undervisningstimer, fordelt på 10 timer kjøring og 10 timer teoriundervisning.

Alle trafikkklærere som skal drive med opplæring med elever til førerkort

klasse B, må gjennomgå et kurs av 1 ukes varighet. Seks instruktører, 4 fra kjøreskolene og 2 fra Biltilsynet i fylket, skal gjennomgå et instruktørkurs på Statens Trafikkklærerskole i Stjørdal. Disse instruktørene skal holde tilsvarende kurs for de øvrige trafikkklærere og sensorer i Biltilsynet i fylket.

Trafikkpedagog Stenvik skal være kursleder og ha ansvaret for opplæringen både for trafikkklærere og sensorer i Biltilsynet i fylket.

Hensikten med denne tilleggsopplæringen i landevegskjøring er å redusere antall trafikkulykker som skjer med ungdom på landevegen.



*Etter 1. april 1989 blir det krav om at samtlige kjøreskoleelever skal gjennomgå 20 timer i landveiskjøring, fordelt på 10 timer teori og 10 timer praksis.*





# Betal ikke telefax-regninger uten videre!

**FORTEGNELSE OVER TELEFAX-ABONNENTER** A

Referansenummer F8A1003476	Land NORGE	Anmerking TELEFAX	Utgave 1988/89	Dato 1988-09-12
ANNONSE				458/6680 Intern kode
Navn-Adresse		Telefaanr.		

STATENS REGVÆSEN NR. 03/735521 3/A  
KONTROLLERT  
UT-KONGSBERG  
CATO SIGN.

Beløp: \*\*3628,00  
MVA: -0,00  
Beløp totalt: NDK \*\*3628,00

Ovenstående lekt er beregnet for GUBSAK/Communal Data internasjonale telefax-utgaver. Ved utgitt beløp får De tilsendt en utgave av den internasjonale telefaxkatalogen fra: Innkassering og utstedelse av kostnader. Den internasjonale katalogen er ikke identisk med det aktuelle nasjonale postverkets utgave. Utgiver: Communal Data Est. P.O. Box 40 FL-9494 Schaan. Viktigt! Betaling kun med sjekk!

**Forklaring for betalingsmåte**

Felt for lekt m.v.	Behold kupongen [X] for regnskap/bokføring og send Deres sjekk utstedt på firma Communal Data til etterfølgende adresse:  Communal Data Est. P.O. B. 40 FL-9494 Schaan	Sjekk nr. F8A1003476	Referansenummer	Beløp **3628,00
		Dato		

B

Her ser man et eksempel på hvordan utenlandske postboks-firmaer forsøker å innkassere store beløp for ubestilte telefax-kataloger.

Metoden er velkjent fra flere år tilbake, men da var det telex-kataloger som skulle selges. Den gang ble man bedt om å bekrefte telexnummer, firmanavn og adresse. I små skrift sto det samtidig at man hadde kjøpt en katalog til mange tusen kroner.

Eksemplet ovenfor viser at firmaene nå benytter en litt annen variant av metoden, idet de nå kun sender en betalingsgiro på beløpet, som ved nærmere ettersyn også er en bestilling på katalogen. Hvis noen kostnadsstedsansvarlig derfor får seg presentert en slik betalingsgiro på mange tusen kroner vedrørende ubestilt telefaxkatalog, er det all mulig grunn til å være på vakt.

## BILTILSYNSAVDELINGEN ORIENTERER:

# SIKRING AV BARN I BIL

Kravet til sikring av barn i bil er bundet til at bilbelter er montert, likeledes er bruk av sikringsutstyr bundet til når si-

kringsutstyret er tatt i bruk. Oversikten nedenfor viser de forskjellige krav.

Ved transport av personer i varebi-

lers godsrom kommer dessuten kjøretøysforskriftens § 138. nr. 2 til anvendelse. Denne bestemmelse sier:

### PERSONBILER

Alle biler registrert etter 1/1 1984 skal ha belter i baksetet og kravet om sikring av barn gjelder fullt ut.

For biler registrert før 1/1 1984 der belter er **montert** i baksetet gjelder kravet om sikring av barn fullt ut uansett når bilen er registrert.

Er det **ikke** montert belter i baksetet for biler registrert før 1/1 -84 gjelder ikke kravet om sikring av barn i baksetet i disse biler.

### VAREBIL

Biler registrert etter 1/3 1986 kan ikke transportere personer i godsrom. (grønne skilter)

I varebiler registrert før 1/3 1986 kan det transporteres personer i godsrom, gjelder også barn, forutsatt at § 138.2 oppfylles.

I varebiler som kan transportere personer i godsrom (hvite skilt) kan bare sikringsutstyr tatt i bruk før 1.7.83 brukes, altså sikringsutstyr som ikke er eller kreves godkjent.

Sikringsutstyr som er tatt i bruk før 1/7 -83 kan monteres på skillevegg i godsrom eller festes på annen måte. Oppsetting av original bakseterygg i varebil for festing av sikringsutstyr for barn anses som tvilsomt og kan medføre avgiftsmessige konsekvenser.

Sikringsutstyr for barn som selges eller tas i bruk etter 1.7.1983 skal være godkjent. For at godkjenningen skal gjelde skal utstyret monteres etter fabrikantens anvisninger. det kjennes ikke til at det finnes slikt utstyr som er godkjent for montering i varerom eller på skillevegg.



## Vegmeldinger for hvem?

Av Willy Bakken

Etermediene er etter hvert blitt flinke til å formidle vegmeldinger, og spesielt er vel NRKs program 2, «Midt i trafikken» en viktig informasjonskilde for mange vegfarende.

Men ingenting er fullkomment her i livet, ei heller disse meldingene. Jeg tenker da på de stedsnavn som det refereres til når vegarbeider og nedsatt fart, kommer på lufta.

Eksempel: På rv. 123 mellom Brattbakken og Storbjørka pågår sprengningsarbeid, og det er nedsatt fart til 50 km/t.

Hvem i alle verden er det som veit hvor dette er, bortsett da fra dem som bor i nærheten? Og det er vel ikke dem slike meldinger er myntet på, de kjenner sikkert til det fra første smell.

Vi bør heller bestrebe oss på å referere til mer kjente steder på norgeskartet.

Dersom nevnte eksempel skal følges, kunne det kanskje sies at på rv. 123, ca. to km. sør for Sørumsand, pågår det sprengningsarbeid, og det er nedsatt fart til 50 km/t.

Og med det samme vi er inne på å reformere verden, nummerangivelse på fylkesveger er bortkastet energi.

Det er ikke en levende sjel som kjenner dem, kanpt nok vi som jobber i etaten.

Bruk heller; på fylkesvegen mellom Drammen og Oslo er det nedsatt fart til 110 km/t – etter mørkets frambrudd!

Nå må ikke disse tanker bli oppfattet slik at kritikken rettes mot dem som formidler våre meldinger.

Nei vi bør gå i oss sjøl, for det er jo vi som gir meldinger til Vegmeldingssentralen.

For ettertiden anbefales at den som først gir opplysninger om vegarbeider og lignende, tenker seg litt om, før det blir sendt videre. Da kan kanskje meldingen også bli interessant.

## Fagprøve § 20 kandidater - privatister

Av: Helge Thorrud

Overskriften er etter hvert kjent for mange ansatte i vår vegarbeidsdrift. Den § 20 som nevnes finner vi igjen i Lov om fagopplæring i arbeidslivet, og teksten er som følger:

«Fagprøve kan også avlegges av den som uten å ha gjennomgått læretid som lærling, har minst 25 pst. lengre allsidig praksis i faget enn læretiden.»

Sesongen 86/87 hadde vi i vårt fylke til sammen 33 arbeidstakere som meldte seg opp til fagprøve i Bygg- anleggsfaget. Faget består av 5 fordypningsretninger.

Tunneldriving/Fjellarbeid  
Grunnarbeid/Anleggsteknisk arbeid  
Forskaling  
Armering  
Betongarbeid

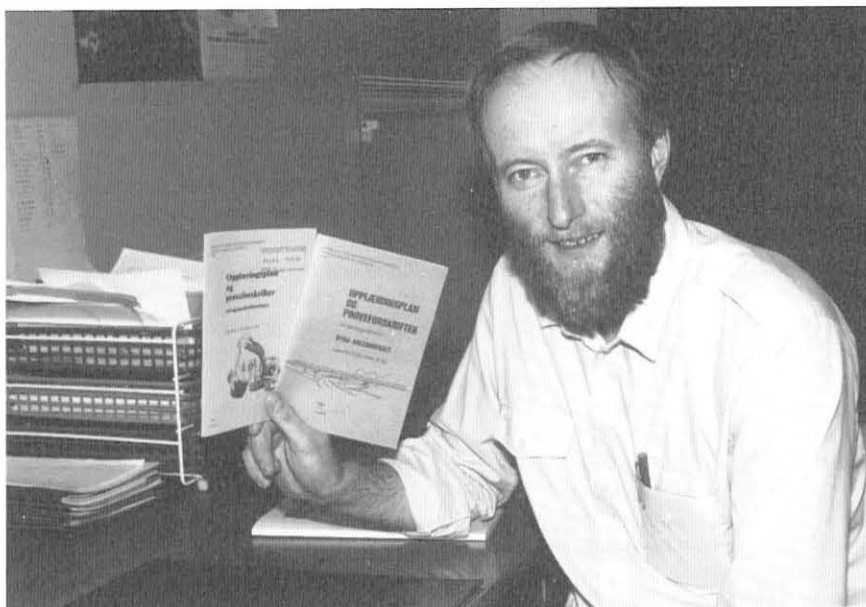
Sesongen 86/87 hadde vi 5 arbeidstakere på verkstedssiden som meldte seg opp til fagprøve i et av bilfagene - reparatør av tunge kjøretøy.

Høsten -88 og våren -89 satser 18 maskinførere på fagprøve i Anleggs-maskinførerfaget.

Det er ikke krav til obligatorisk teoriundervisning. Vi har imidlertid god erfaring med at deltagelse på teorkurs er meget fordelaktig. Dersom teorkurs gjennomføres på dagtid, vil det bli avtalt et bestemt antall timer permisjon med lønn. Antall timer som selvstudium og gruppearbeid på fritiden skal normalt være mer enn den tiden som brukes innenfor ordinær arbeidstid. Lønnsutgifter for permisjonstimene belastes kostnadssted etter avtale med oppsynsmann/vegmester.

Høsten -87 ble det gitt tillatelse til at deltagere til disse spesielle kursene kan beregne seg reisegodtgjørelse som for arbeidsreise. Det forutsettes at reisene samordnes best mulig, og transportene skal ikke anses som arbeidsoppdrag.

Alle må opp til teoriprøve om de har deltatt på kurs eller ikke. Kandidatene kan gå opp til prøve enkeltvis eller i grupper. Yrkesopplæringsnemnda står som arrangør. Det vil bli gitt fri med lønn når teoriprøven avlegges innenfor ordinær arbeidstid.



**Personalkonsulent Helge Thorrud kan fortelle at til nå har 24 personer fått fagbrev i vegvesenet. (Foto: W.B.)**

Teoribesvarelsen vil, sammen med oppmeldingen, bli oversendt prøvenemnda i vedkommende fag. Prøvenemnda består av tre personer med personlige varamenn. Den ene av medlemmene er formann i prøvenemnda.

Lovens bestemmelse er at privatister må selv finne et passende prøvearbeid. Bedriftene har med andre ord vanligvis ingen forpliktelser når det gjelder gjennomføring av fagprøven. Vi vil likevel oppfordre oppsynet og ingeniørgruppen til å være behjelpelig med arbeidstegninger og beskrivelse av forslag til prøvearbeid, når tjenestemenn i driften ber om hjelp til dette. Det er likevel kandidatens ansvar å ta kontakt med prøvenemnda for å gjøre nødvendige avtaler mht. praktisk prøve.

Kandidatene skal kunne avlegge den praktiske prøven helt eller delvis innenfor normal arbeidstid. Maskiner, materiell og utstyr disponeres etter avtale med oppsynsmann/vegmester.

Hvis mulig bør prøvearbeidet være et arbeid som er planlagt utført på/ved/langs ny eller eksisterende veg. Dersom det ikke lar seg gjøre, gjennomføres et prøvearbeid som blir revet/demontert etter utførelse. I slike tilfeller bør prøvestedet legges til et sted i fylket hvor vi allerede har i bruk maskiner

og utstyr som trengs til prøven. Føring av lønn og kostnader til maskiner og materiell avtales med oppsynsmann/vegmester.

Spesialarbeidere og andre arbeidstakere med lavere lønn enn fagarbeidere, vil etter bestått fagprøve kunne lønnes som fagarbeider under forutsetning av at de den vesentlige del av året arbeider i vedkommende fag.

Noen arbeidsoppgaver i vegvesenet er fortsatt ikke fag under Lov om fagopplæring. Selv om arbeidsoppgavene i disse tilfellene utføres av arbeidstakere med fagbrev, så gir ikke dette fagarbeideravlønn fordi fagbrevet gjelder andre bransjer. Dette gjelder bl.a. lagertjenesten og laboratorievirksomheten. Selv om de som utfører disse arbeidsoppgavene har fagbrev innen bygg- og anleggsfaget, må de stillingsgruppeplasseres som spesialarbeidere.

Rådet for fagopplæring arbeider med opplæringsplaner og prøveforskrifter. Så snart disse foreligger vil vi planlegge tilbud om fagprøve til våre ansatte innenfor lagertjenesten og laboratorievirksomheten.

For øvrig kan det nevnes at vi tar sikte på et oppsamlingskurs for ansatte innen bygg-anleggsfaget vinteren -90 eller -91 og et kurs til innen anleggsmaskinførerfaget vinteren -90.





# Juristens spalte

Av  
Tore Strand

## Ny kjøpslov

Lov om kjøp fra 1907, blir fra 1. januar 1989 avløst av kjøpsloven av 1988.

Den 80 år gamle lov har vært en god lov. Ved hjelp av revisjoner har den blitt tilpasset det moderne samfunn. Når den nå må vike for en helt ny lov, skyldes dette den sterke vekst i internasjonal handel, og behovet for internasjonal harmonisering av kjøpsreglene. Det foreligger en internasjonal konvensjon om løsørekjøp av 11. april 1980, og denne FN-konvensjon er innarbeidet i den nye norske lov. Et omfattende nordisk samarbeid ligger til grunn for parallelle lovutkast i de nordiske land, og resultatet er harmonisering av kjøpslovene, slik at man har et godt grunnlag for utvikling av både nordisk og videre internasjonal samhandel.

I den norske lov er FN-konvensjonens forpliktelser innarbeidet som selvstendige regler, i motsetning til de øvrige nordiske land, som har blankettlover som viser til konvensjonen og fastslår at den skal gjelde som nasjonal lov.

Loven ble vedtatt med en dissens. Det gjaldt reklamasjonsfristen ved forbrukerkjøp. I høringsutkastet og det forutgående utredningsarbeid var den

gjeldende 2-årsfrist opprettholdt. Regjeringen og regjeringspartiet foreslo å sløyfe denne frist, slik at fristene i foreldelsesloven skulle gjelde. Derved kunne fristen bli opp til 13 år. Flertallet vedtok imidlertid å opprettholde 2-årsfristen, men ved gjenstander som ved vanlig bruk er ment å vare vesentlig lenger, er fristen utvidet til 5 år. Dette er minimumsfrister, og ved mer varige og dyre kapitalvarer tilbys ofte lengre garantitid, som t.eks. 8 år for rustskader på biler.

For øvrig krever loven at man skal reklamere så snart som mulig etter at mangelen er oppdaget. Det er først når det har foreligget en mangel på kjøpetidspunktet som da ikke kunne oppdages, at man kan reklamere på et senere tidspunkt.

Selv om den nye lovteksten ikke benytter en del tidligere innarbeidede begreper og sondringer, (handelskjøp og sivile kjøp, artsbestemte og individuelle kjøp), vil slike sondringskriterier fortsatt kunne være aktuelle når kjøpstvister skal behandles.

De som kan ha nytte av loven i sitt daglige arbeid, kan få særtrykk av den ved å henvende seg til juridisk seksjon.

### Apropos hverdagseffektivitet:

## Si fra hvor du går!!!

Hvis du kommer igjen, må du si fra hvor du går.

Hvis du kommer igjen, må du si fra når du er kommet.

Hvis du går uten å si fra, så kom likevel igjen.

Hvis du sier fra, men bestemmer deg til ikke å gå, må du si fra når du har bestemt deg til å være.

Gå ikke for langt. Beregn at du skal ha krefter igjen til resten av arbeidsdagen.

Hvis du beregner å være tilbake før lunsj, kan du la matpakken ligge på kontoret.

Husk det er ingen skam å snu hvis du angrer på at du har gått. Du kan sitte trygt her til du hadde beregnet å være tilbake.

Hvis du går før du kommer om morgenen, kan du likevel komme før du går om ettermiddagen.

Hvis du kommer og går i ett sett, er det ingen vits å si fra, – du regnes da for å være gått.

## Oversikt over fører kortkrav for kombinerte biler

Vi har mottatt flere henvendelser om hva slags førerkort som kreves for de ulike størrelser av kombinerte biler. Også for kombinerte biler vil tillatt totalvekt/antall passasjerplasser avgjøre hvilken førerkortklasse som gjelder. Vi håper etterfølgende sammenfatning av reglene i førerkortforskriftene klargjør førerkortkravene for kombinerte biler:

- 1) Førerkort i *klasse B* gjelder for kombinert bil som har *tillatt totalvekt mindre enn 3500 kg* og som *ikke har flere enn 8 passasjerplasser*, jfr. § 3 nr. 3 første ledd. (Etter overgangsbestemmelsen i § 44 nr. 7 a gjelder klasse B inntil videre for innenlands kjøring med *lastebil* som har tillatt totalvekt mindre enn 7500 kg. Denne overgangsbestemmelsen gjelder således *ikke* for kombinert bil.)
- 2) Førerkort i *klasse C* dekker alle kombinerte biler som *ikke har flere enn 8 passasjerplasser*, jfr. § 3 nr. 4 første ledd.
- 3) For kombinert bil som er registrert for *flere enn 8 passasjerplasser*, kreves førerkort i *klasse D*. Førerkort i klasse D dekker også alle andre kombinerte biler, jfr. § 3 nr. 5.

Etter overgangsbestemmelsen i § 44 nr. 1 vil førerkort i *klasse 1* dekke kombinert bil som har *tillatt totalvekt mindre enn 7500 kg* og *høyst 8 passasjerplasser*. Når grønt førerkort i klasse 1 skiftes ut, gis det nye førerkortet særskilt påtegning om fortsatt gyldighet for bil med tillatt totalvekt mindre enn 7500 kg og høyst 8 passasjerplasser, jfr. NA-rundskriv nr. 85/36 av 10. juli 1985.



## DET 17. HALLINGKAST:

## Finnmark og Vegdirektoratet til topps

Rep.: W. Bakken

Heller ikke i år klarte Buskerud å hevde seg helt i toppen under Hallingkastet. Det er hele 11 år siden det skjedde, og skal sant sies, så reiste vel ikke laget til Gol med de aller største forhåpningene. Beklageligvis kunne ikke jentene stille lag i år, og det var synd på bakgrunn av fjorårets fine innsats. Det er å håpe at de kommer sterkere tilbake neste gang.

Årets turnering, som var den 17. i rekken, samlet rekordmange fylker. Hele 15 hadde meldt sin tilstedeværelse på Gol. I herreklassen var det påmeldt 15 lag og i dameklassen 12.

Samlet utgjorde det håndballspillerne vegvesenet nærmere 350 personer med stort og smått, og 39 kamper ble avvirket i løpet av de to dagene turneringen pågikk.

Vårt lag hadde i åpningskampen trukket Nordland, og det var vel med bange anelser mannskapet gikk til den oppgaven. For svært mange av de gulkledde var det flere år siden de hadde hatt noen nærmere befatning med lærkula. Riktignok hadde en god del av

oppladningen gått ut på å følge våre jenter i Seoul, og etter spillet å dømme, skulle det vise seg at det ikke var så dumt. Flere lekke innspill på streken ble registrert i løpet av kampen, og da det befriende sluttsignalet lød, viste det seg at vi hadde vunnet 7-5. Stor glede i laget, men enda større var vel overraskelsen over at vi ikke var så dårlige som vi fryktet.

Som neste motstander hadde vi trukket Sør-Trøndelag, og med bakgrunn i innsatsen fra første kamp, så vi ikke på dette som noen umulig oppgave heller. Riktignok var trønderne vinnere både i -85 og i -86, slik at vi hadde forhåpninger om at det var her sensasjonen ville komme. Der tok vi skammelig feil. Vi hadde ingenting å stille imot, noe som sluttresultatet 11-3 med all tydelighet viser.

Dermed var det takk for oss for denne gang, men selv om vi ikke gikk videre i turneringen, følte vi at vi hadde gjort en respektabel innsats tross alt.

Selv om arrangørfylket var ute av kampen om mesterskapstittelen, fortsatte turneringen for det. Vinnere ble til slutt Finnmark herrer og Vegdirektoratet i dameklassen. Finnmarkingenes seier var svært populær, idet de i de

senere år har tapt med ett og to mål, både i semifinaler og finaler, nettopp mot det laget de beseiret i finalen, Sør-Trøndelag.

Også i damefinalen var sørtrønderne med, slik at vi må kunne si at det var dette fylket som samlet hevdet seg best under årets hallingkast.

Under festbanketten lørdag kveld fant premieutdelingen sted, og til stor jubel ble diplomer for hederlig innsats tildelt samtlige fylker. Vinnerlagene fikk selvsagt med seg diverse pokaler hjem.

I tillegg til premier til vinnerlagene, deles det også ut en pokal til det mest sympatiske og fair-spillende laget under turneringen. Det er dommerne som har i oppgave å utpeke dette, og denne gang var det damelaget fra Troms som fikk denne hedersbevisningen. En svært populær og fortjent tildeling.

Dermed er årets hallingkast historie, og selv om vi ikke maktet å gå helt til topps ute på håndballbanen, fikk vi nok en gang vist at å arrangere Hallingkastet, er i hvert fall noe vi har taket på.

## VEDLIKEHOLDETS BIBEL

Samtlige ansatte i vedlikeholdsdriften har i disse dager fått tilsendt en ny hendig håndbok. Denne inneholder retningslinjer for vedlikehold av riksveger, og forteller når ulike tiltak skal settes i verk. Hensikten med dette er at trafikantene skal oppleve en gjennomgående lik standard, på gjennomgående vegruter, enten de befinner seg i Numedal eller på Ringerike, eller i Finnmark for den saks skyld. Håndboka henvender seg til alle nivåer i vedlikeholdsdriften, og det hendige formatet gjør at den er grei å ha med seg ute på jobb. I tillegg til beskrivelse av hva som skal gjøres når, angir boka

også hvilke prosesser de respektive oppdragene skal føres på. Som et eksempel på hva håndboka inneholder, kan vi se hva det sies om vedlikehold og drift av trafikklys.

– Trafikklys som er ute av drift skal settes i drift igjen innen ett døgn. Pærrer som er sluknet skal skiftes straks man oppdager dette. Stolper og lyshoder skal holdes rette.

Når det f.eks. gjelder brøyting etter snøfall, skal følgende skje ifølge håndboka:

– Vegkryss skal ryddes for snø umiddelbart etter at vegen er ferdigbrøytet.

Foran skilt med trafiksikkerhetsmessig betydning skal det ryddes umiddelbart, og innen tre dager for øvrige skilt. Det samme gjelder for fjerning av snø som har festet seg på skilt.

Ved fotgjengeroverganger og i kryss, skal ikke snøopplegg hindre sikten slik at det oppstår trafikkfarlige situasjoner.

Slike eksempler finnes på de aller fleste områder i vedlikeholdsdriften. Dermed skulle det også bli relativt enkelt å vite når og i hvilken utstrekning de forskjellige vedlikeholdsarbeidene skal settes i verk.

PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA ☆ PERSONALIA

*Følgende medarbeidere er blitt pensjonert:*

Martha Dahl 1. november 1988.  
Aslaug Pedersen 1. november 1988.  
Ingrid Rønningsdal 1. november 1988.

Vi takker disse for tro tjeneste i vegvesenet og ønsker dem alt godt som pensjonister.

*Følgende har sluttet:*

Oppsynsmann Johan Muren.  
Avd. ing. Terje Groth.  
Overing. Jan Ivar Lunde.

Vi takker disse for godt samarbeid og ønsker lykke til med nye oppgaver.

*Nytilsetninger:*

Insp. Stein Drolshammar, Biltilsynet, Kongsberg.  
Ing. Ola Nedrum, Biltilsynet, Hønefoss.  
Maskinfører Bjørn Ingar Elverum, Maskinavd.  
Førstekons. Harald Johan Gammelsæter, vegkontoret.

Vi ønsker disse velkommen til vegvesenet.



**Takk:**

Takk for oppmerksomheten på min 60-årsdag.

**Olav Horgmo.**

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60-årsdag.

**Ragnar Andersen.**

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 50-årsdag.

**Bjørn Husfloen.**

Jeg vil få takke alle for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

**Bjørn Dietrichs.**



**50 år:**

Bjørn Husfloen	15/10
Jarle Brekken	29/10
Knut Valvatne	3/12

**60 år:**

Ragnar Andersen	12/10
Wiggo Thunberg	19/12

Brobyggeren gratulerer samtlige med vel overstått.



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

