



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 1 - Mars 1991 - 21. årgang





Informasjonsbrosjyre Verne- og helsetjenesten

INNHold:

SIDE:

- 2 Informasjonsbrosjyre
- 3 Ny veg- og biltelynsstasjon
- 4 Regionsmøte
- 5 Prioritering i vedlikeholdet
- 6 Uttalelser fra NAF
- 7 Feltlaboratorium
- 8 Forsøk med salt
- 9 Ny E-76 gjennom Drammen
- 12 Reisebrev
- 13 Engangsprøveskilt
- 14 Reaksjoner etter ulykken på E-18
- 15 Ny vernevest
- 16 Sandstrøing
- 17 Dumme bomber
- 18 Ny vaskehall
- 19 Den store planprosessen
- 20 Personalia

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2
Drammen
Tlf.: (03) 20 25 00

Redaktør:

Willy Bakken

Journalist:

Arvid Løver

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstøen

Trykk:

Fremtiden Trykk A/S, Drammen

Opplag:

1.400 eksemplarer

Ettertrykk anbefales, men angi kilde.

Forsidebilde:

Det er nå stor elgfare langs mange veger i fylket. Dette forsøkskiltet er satt opp på Vestsidedevingen i Numedal, i håp om at trafikantene skjerper seg.

Foto: Wilhelm Foslien.



Verne- og helsetjenesten i Statens vegvesen Buskerud og Televerket Drammen Teleområde, har laget en felles informasjonsbrosjyre.

Brosjyren er ment som et bidrag i arbeidet med å forbedre arbeidsmiljøet i

de to virksomhetene. Den er behandlet i Arbeidsmiljøutvalget og utvalget anbefaler brosjyren fordelt til alle ansatte.

Brosjyren bør også gjennomgås på lagsmøter o.l.

Apropos valg av stamvegrute:

Dette er naturlig nok en sak som også opptar en del ansatte ved vegkontoret. Under en lunchpause nylig, falt følgende kommentar:

Det er enda godt at samferdselsministeren ikke kommer fra Møre og Romsdal. Hadde han gjort det, ville øst-vestforbindelsen gått fra Oslo, via Molde til Bergen!

Lierstranda veg- og biltilsynsstasjon



Den nye stasjonen på Lierstranda begynner nå å ta form.

Av Helge Kastet

Endelig er vi i gang. Det er den generelle følelsen hos byggherren, inkludert prosjekteringsgruppa og brukerne.

At det nå var på høy tid med nye og tidsriktige lokaler både for veg- og bilsiden i Drammensregionen, er det liten tvil om. Vedlikeholdsavdelingens område 1 har i dag sin base like ved den nye kombinerte stasjonen. De har i dag kontorer i en eldre brakkerigg og lager i en plasthall pluss på diverse andre steder i området. Biltilsynet holder til på Bangeløkka i Drammen. De er også installert i eldre brakkerigger med trange og små kontrollhaller.

Den nye stasjonen består av to bygg.

Bygg 1: Kontorer og fellesarealer for både vegoppsynet og biltilsynet. Kontrollhaller for biltilsynet. Felles tilfluktsrom.

Bygg 2: Driftsbygg for vegoppsynet bestående av kaldt lager, garasjer, vaskehall og lager for salt og asfaltmasse. Bygget vil også inneholde eget skiltverksted.

Den første entreprisen som omhandlet tomteopparbeidelsen, startet i mai 1990 og var ferdig i juli 1990. Arbeidet ble utført av firmaet Karlsen & Finnerud A/S fra Hvitvingfoss. Entreprisen var på ca. 2,5 millioner kroner.

Entreprisen på selve byggene ble god-

kjent av Vegdirektoratet, slik at en fikk en oppstart medio august 1990. I stor konkurranse med alle etablerte entreprenørfirmaer i Østlandsregionen ble det Thorstein Hansen & Co A/S som trakk det lengste strået som byggentreprenør. Engene Rør A/S og Elektro Installatøren A/S ble de eneste lokale entreprenørene på prosjektet. De skal henholdsvis utføre rør- og elektroarbeidet. Ventilasjonsarbeidet var det T. Qviller A/S fra Oslo som fikk. Byggautomasjonsanlegget vil bli levert av Staefa Control System, som også hører hjemme i Oslo. Glasstak og fasader monteres av CC-Glass fra Tønsberg.

Hele prosjektet har nå en kostnadsramme på 42,5 mill. kroner etter at kontraktene ble undertegnet. Dette er ca. 10% under det som var prosjektert. Det er derfor liten tvil om at det er hard konkurranse.

Pr. i dag, 15. februar 1991, begynner konturene av de nye byggene å ta form. Kontorbygget har nå fått teknet takene og veggene. Kontrollhallen nærmer seg slutten på betongkonstruksjonene. De er snart klare, slik at en kan starte på montering av stålkonstruksjonene. Når taket er kommet på, kan en så starte med støping av gulv.

I driftsbygget er betongkonstruksjonene ferdige og en er kommet godt i gang med stålarbeidet. Entreprenøren ligger 2-3 uker etter framdriftsplanen. Dette kommer først og fremst av en treg opp-

start der de fine høstmånedene august og september ble dårlig utnyttet.

Etter et oppklaringsmøte med entreprenøren, la han fram en framdrift som viser at forsinkelsen skal være innhentet innen uke 10, slik at det ikke skal være noen fare med ferdigstillelsesdatoene som er 1. juli 1991 for kontordelen til vegoppsynet og driftsbygget. 1. oktober 1991 skal kontorene, fellesområdene og kontrollhallene til biltilsynet stå klare til innflytting.

Lierstranda Veg- og Biltilsynsstasjon er det største byggeprosjektet Statens vegvesen i Buskerud har gjennomført på bygningssiden. Kontrollhallene til Biltilsynet blir de mest moderne i landet. En håper derfor at bygningene i området blir en trivelig og funksjonell arbeidsplass for dem som nå får sine arbeidsplasser flyttet dit.

DATA

Byggherre repr.: Overingeniør E. Berge
Ingeniør H. Kastet

Konsulent: Sjøtill & Fornæss A/S

Byggelederfirma: Stener Sørensen Ans.

Byggentreprenør: Thorstein Hansen & Co A/S

Elektroentreprenør: Elektro Installatøren A/S

Rørleggerentreprenør: Engene Rør A/S

Ventilasjons-entreprenør: Theodor Qviller A/S

Byggautomasjonsanlegg:

Staefa Control System

Glasstak/fasader: CC-Glass



Regionsmøte i driften



På regionsmøtet snakket vegsjefen om «Krav til dokumentasjon».

Av Arvid Løver

Det er også i år avholdt regionsmøter på Vikersund, Gol, Lampeland og i Drammen.

På møtene var det folk fra de forskjellige avdelingene som orienterte om resultatet fra i fjor, og om hva som skulle skje utover i året. Det ble også informert om aktuelle planer i regionen. Det var få av innleiderne som presenterte seg. Er de virkelig så godt kjente? Mange røster på møtene syntes at vegkontorets folk var for lite ute i fylket. Dette ble bekreftet av vegsjefen. Så husk på det til neste gang, presenter dere skikkelig, selv om vi ikke har så mange nye arbeidstakere.

Det vil føre for langt å komme inn på mye av det som ble sagt, men en del ting til ettertanke var det vel. Vi kan nevne: "Hopes politiske signaler". Berges "avgiftsforskjell på bilkjøp". Bråtens "privatisering/E.R.K.". Rognans "krav til dokumentasjon".

Dette henger sammen. Vi som etat må jobbe mot det samme mål. Vi må ta og gi i dagens samfunn. Vi må kjempe sammen for å beholde et sterkt veg-

vesen må vi innse at enkelte ting ikke går så bra, og det må vi gjøre noe med.

Det ble av flere stilt spørsmål om nytten av disse regionsmøtene. Mange stilte seg tvilende til møteformen og programmet. Programmet var stramt og tiden til å stille spørsmål var knapp. Det førte til at engasjementet blant

deltakerne ble borte. Kan møtene og programmet bli bedre? Er det noe som kan kuttes ut? Er det ting som opptar folk mer?

Dette er spørsmål som kan og bør stilles etter konferansene. Det er helt nødvendig å få reaksjoner fra deltakerne slik at ting kan rettes på.



Ektepar i etaten: Harald og Marit Elisabeth Roa, under lunsjen på Tyrifjord Turisthotell, Vikersund.

Hva har vi prioritert på riksvegene og hvilke områder bør vedlikeholdet satse på fremover?

Av Hans Olav Lien

Vedlikeholdsavdelingen har de siste årene hatt flere satsingsområder. Generelt er det trafikkrettede vedlikeholdet prioritert høyere enn tidligere, og dette har resultert i en mer målrettet innsats på disse områdene.

Av spesielle satsingsområder fra tidligere kan nevnes utskifting og sanering av rekkverk som ikke holder kravene i vedlikeholdsstandarden, siktforbedrende tiltak i kryss (vinter) og på strekninger med få forbikjøringsmuligheter og rydding i forbindelse med elgtrekk.

Det er også fokusert på rettidig brøyting, strøing, salting og snørydding samt godt renhold av skilte. For å bedre den optiske ledningen er brøytestikk med refleks benyttet på alle riksveger i 1990. I tillegg er det satt opp kantstolper med refleks på de viktigste riksvegene. Plastoppmerking på vegbanen er også prioritert for å gi bedre merking hele året.

På dekkesiden er det lagt stor vekt på oppjustering av vegskuldrer etter dekkelegging og bedring av tverrfall der det legges nye fullverdige dekker.

Men selv om det er gjort mye de siste årene er det fortsatt mange oppgaver å ta fatt på.

På områder som service og miljø ønsker vi å satse mer enn i dag.

Et bidrag kan være en bedre publikumsinformasjon gjennom nærradio og lokalaviser hvor det i hvert vedlikeholdsområde legges opp til bedre informasjon til trafikantene om vegvesenets virksomhet, samt veg- og førermeddelinger. Opprettelse av vaksentral på Lierstranda vil også resultere i en bedre informasjon til trafikantene for hele fylkets vegnett. Vi må også legge vekt på at hver enkelt av oss kan yte en bedre service overfor folk vi kommer i kontakt med i det daglige. På dette området vil det bli gjennomført kurs for utedriften.

Et annet satsingsområde er serviceskilte. Her skal alle skilt være skiftet ut til nye i løpet av en 5-årsperiode for å tilfredsstille nye krav til utførelse.

Generelt har vi mange rasteplasser som ikke har akseptabel standard. Vi ønsker å ruste opp en del av disse plas-



En god utbygd rasteplass - slike trenger vi flere av.

sene for å kunne tilby turister og vegfarende et bedre tilbud enn i dag. Dette vil bli sett i sammenheng med utbygging av nye rasteplasser og utbygging/opprusting av vektplaner for vektkontroll.

Vinteren og høsten 1990 ble det gjennomført to landsomfattende spørreundersøkelser hvor trafikantene ble bedt om å si sin mening om vedlikeholdet på vegene. Buskerud, som hadde med to vedlikeholdsområder i undersøkelsen, kom ut på landsgjennomsnitt i vinterundersøkelsen og litt bedre enn landsgjennomsnitt for sommervedlikeholdet.

Det trafikantene prioriterer høyest på vinteren (landsbasis) er:

- Økt bruk av sandstrøing.

- Kantstolper/brøytestikk med refleks.

Bare 17 % av trafikantene mener salting er ønskelig.

Vi har derfor som en viktig oppgave å benytte salt på en miljømessig god måte, slik at ulempene i form av tilgrising og våt vegbane begrenses. Rettidig

sandstrøing er også et område vi bør prioritere noe høyere enn i dag, sammen med renhold av kantstolper.

Det trafikantene prioriterer høyest på sommeren/høsten er:

- Utbedre og fornye vegdekkene (sporfylling, lapping og dekkefornyelse).

- Siktforbedring i vegkryss og på strekninger.

- Fast dekke på vegskuldrer i større bredde.

Lapping av vegdekker er nå viet større oppmerksomhet i Buskerud. Nytt lappetstyr er under utprøving og vil bli anskaffet. Et annet viktig område er kantpleien. Denne må bli utført med tanke på å gi et godt synsinntrykk.

Innsatsen vi gjør i vedlikeholdet har stor betydning for alle vegvesenets overordnede mål. Vi må derfor legge litt høyere for hvert år med tanke på:

ET GODT VEDLIKEHOLD TIL BESTE FOR TRAFIKANTENE.



Arbeidsmannsforeningen uttaler:

Nei til dispensasjon for utvidet overtid og kjøre- og hviletidsbestemmelsene

Tillitsvalgte i vegarbeidsdrifta, organisert i Buskerud

Arbeidsmannsforening, gir følgende uttalelser fra et møte på Krøderen den 19.10.90:

Tillitsvalgte i vegarbeidsdrifta, organisert i Buskerud Arbeidsmannsforening, tar sterk avstand fra den dispensasjon for utvidet overtid som Statens vegvesen hvert år får i forbindelse med vinterberedskapen.

Helt siden lov om arbeidervern og arbeidsmiljø trådte i kraft, har Statens vegvesen søkt om å få bruke utvidet overtid ved vinterberedskapen. Direktoratet for arbeidstilsynet har hver gang godkjent søknaden - til tross for at fagorganisasjonen, Norsk Arbeidsmandsforbund, har gått imot at dispensasjon skal gis.

Vinterberedskapen kan gjennomføres innenfor lovens rammer ved at det leg-

ges opp til skiftordninger og opplæringsiltak, slik at flere kan settes i arbeid på oppgaven.

Arbeidet med snøbrøyting og sand/saltstrøing må utføres til alle døgnets tider. Strekningene som skal betjenes er av kostnadshensyn gjort lengre de siste åra. Kravene om bedre standard stiger i takt med trafikøkningen. Utstyret og arbeidsmetodene blir mer komplisert for hvert år. Hensynsløs framferd fra mange bilister skaper farlige trafikksituasjoner. Skjer det ulykker på veien, har vi erfart at mange raskt klandrer dem som utfører beredskapsarbeidet.

Vegvesenets vinterberedskap er krevene, ved at den enkelte selv vurderer behovet for utrykning. Det stilles store aktsomhetskrav, og viktige prioriteringer er overlatt den som utfører jobben. Alt dette tilsier at en bør være beskyttet av arbeidsmiljølovens minstegrense for overtid. I tillegg har vi dagens situasjon med stor arbeidsledighet.

Vi tillitsvalgte krever derfor at vegvesenet og arbeidstilsynet avviker ordningen med utvidede overtidsrammer i vinterberedskapen.

Vi krever samtidig at vegvesenet trekker tilbake den dispensasjonen fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene som er gitt i forbindelse med snøbrøyting for Statens vegvesen.

Styrk holdningen til egen etat

Vegvesenet er en etat med meget viktig funksjon i samfunnet. Det er utviklet en bedriftskultur som gjør det i stand til å ivareta denne funksjonen på en bra måte. Vegvesenet gjør kort og godt en kjempejobb i samfunnet.

Hva er det da som gjør at etatens ansatte kanskje krymper seg litt, når de forteller hvor de er ansatt?

Det kan jo være forskjellig, men gamle myter om uduglighet, som noen prøver å blåse liv i på nytt, enkelte politiske partiers hets mot offentlige etater, eller er det vegvesenets manglende evne til å vise ansikt?

Vi tror det er en blanding av flere faktorer.

Vi mener derfor at vegvesenet på faglig grunnlag må styrke holdningen til egen etat. Vi tror at vegvesenet står seg på å forsvare en faglig integritet og på en klarere måte ta avstand fra vinglete politiske signaler.

Markedsføring av etaten er noe som må prioriteres fremover. En god markedsføring vil være avhengig av at egne ansatte har et positivt syn på seg selv og arbeidsplassen. Vegvesenets ansatte har jo en helt unik kontaktflate, og dette må utnyttes i markedsføringsarbeidet. Vegarbeiderne må gis den støtte og oppmuntring de fortjener på en mer bevisst måte. Vi vet at vegvesenet vil få skikkelig respons fra sine ansatte når de går ut med en klargjøring om betydningen av å ha egne ansatte fremfor å bruke tilfældige private. Styrk den patriotiske etatsånden bevisst. Det er god markedsføring.

Nei til ytterligere privatisering vegvesenet

Vegvesenets utførende ledd, vegarbeidsdrifta, har tradisjoner med å være en blanding av egne maskiner og maskiner, og innleide private maskiner med fører.

Enkelte større oppgaver er satt ut som ren entrepriser.

Bygging og vedlikehold av veier er en mangesidig oppgave, og ikke alt er like enkelt å planlegge.

Driftsformen har utviklet seg slik vegvesenet har funnet den formålstjenlig, og ingen kan påstå at den er ulønnsom.

Av totalomsetningen i vegvesenet går bare 22 prosent til egne maskiner og lønn. For anleggsvirksomheten separat, faktisk bare 12 prosent. Private henter altså tett opp imot 80 prosent av omsetningen ved entrepriser, vareleveranser og andre oppdrag.

Vegvesenets egendrift er særdeles viktig som buffer mot det private marked. Den skal ha kompetanse og slagkraft, og være med å utvikle metoder og utstyr.

Det finnes god dokumentasjon for at prisnivået har gått ned, der vegvesenet

har muligheter til å greie oppgaven med eget utstyr og mannskap. Bl.a. prisen på asfalt har gått ned med 10 prosent i fylker der vegvesenet har vært med å konkurrere. I Sør-Trøndelag fylke tjente de faktisk nok til å dekke kostnadene med innkjøp av eget asfaltverk, 5,5 mill. på et år.

Den siste tids utvikling med krav om konkurranseevne, dokumentasjon og ytterligere privatisering, setter vegvesenets bedriftskultur i fare.

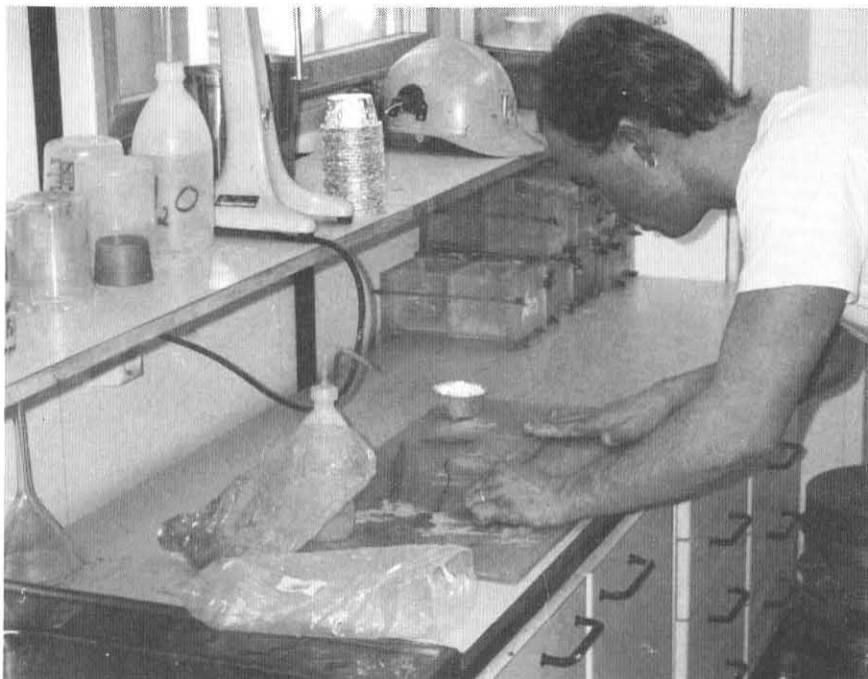
Vi mener at vegvesenets egendrift nå er på et absolutt lavmål og krever at etaten får frihet til å utvikle seg uten politisk innblanding hva angår driftsmåter, innkjøp av maskiner osv.

Vi har sterk tro på egen kompetanse og viljen til å konkurrere er til stede. Det er uforståelig for oss når politiske myndigheter som selv sverger til konkurranse og markedsmekanismer, og er imot monopoldannelser, sier at de få bitene som er igjen av vegvesenets egendrift, skal privatiseres nærmest for privatiseringens egen skyld, til tross for at de er lønnsomme for samfunnet.



Feltlab. E68

Rep: Arvid Løver



Rishovd foretar kvalitetsprøving av leire.

Ved siden av anleggskontoret E68 Hønefoss står en fin og blå container. Det er laboratoriet på Solbergmoen som har containeren. Her inne kan vi utføre analyser av prøver som tas på anlegget i byggeperioden, sier oppsynsmann Bjarne Sveen.

Lab.containeren ble kjøpt i 1989 nettopp for å brukes ute på anlegget. Vi kan på denne måten gi anlegget rask og god service ved at vi på dagen kan ta prøver og analysere dem. Skulle vi brukt laboratoriet på Solbergmoen, ville mye av tiden gått til å transportere prøver til og fra. Containeren som er levert av Geonor i Oslo, har fullt ut svart til forventningene.

Det har vært spesielle problemer i og med at mye av vegtraseen går i til dels meget dårlig grunn. Det er også store leirfyllinger/skjæringer på anlegget. Dette har ført til at gutta på lab. har hatt mye å gjøre med kontroll og oppfølging. Leder på feltlab., Ole H. Hole, sier at samarbeidet med anlegget har fungert bra. Dette med å ha lab. ute på anlegget er på anlegg av denne størrelse helt nødvendig hvis god oppfølging og kvalitet er ønskelig, sier Hole. Dette gir oss

også mulighet til å ta oss av H.S.B.F.-prøver raskt, sier gutta og ler. (De av leserne som ikke vet hva H.S.B.F er, får ringe anleggskontoret).

Det er nevnt store leirfyllinger. Den største ligger i Hallumsdalen og er ca 23 m høy. Fyllinga er lagt i tynne lag som



Containergjengen - Sveen - Rishovd - Hole.



Bjørn Nyhus - ansvarlig for betongprøvetakingen.

ble komprimert. Det er også lagt inn drenerende lag med sand for hver 1,4 m. Lab. har målt virkning av komprimering kontinuerlig etter som fyllingen har vokst.

I tall er det tatt ut ca. 700 grus/leire-prøver og ca. 350 betongprøver i byggetida. Det meste av disse prøvene er analysert i feltlaben. Dette sier noe om den innsatsen som er lagt ned fra lab.folkas side.

Vi har med dette skaffet oss god kompetanse på vegbygging og valg av kvalitet. Som vi ser på bildet er det en godt fornøyd gjeng foran containeren.



Utprøving av saltløsning



Den nye saltmetoden er betydelig mer miljøvennlig enn den tradisjonelle, der det benyttes tørrsalt. Foto: W.B.

Av Odd Grette

Vegdirektoratet bestemte sommeren 1989 å sette i gang en prosjektgruppe som skulle se på en annen måte å salte våre veier på enn den tradisjonelle metoden med tørrsalt eller salt blandet med klorcalcium.

Metoden går ut på å blande salt og vann til en mettet oppløsning, dvs. det løses opp så mye salt i vann som det er mulig å få til. Dette betyr at vi får ca. 25% salt og 75 % vann i oppløsningen.

Denne metoden er blitt brukt i Sverige med bra resultat på en del høytrafikkerte veier.

Det var derfor et ønske fra Vegdirektoratet å undersøke om bruksområdene kunne utvides og eventuelt komme fram til grenseområdene metoden kunne anvendes for m.h.p ADT over og under 1500, effekt over/under -6° C, hvor raskt løsningen virket, hvor langvarig virkningen var, hvor raskt veien tørket opp, hvor stor del av saltet virket/for-

svant, oppnådd friksjon, virkningen på tynn/tykk is og virkningen på snø.

Det var også ønskelig å se på konsekvensene for f.eks. sporslitasje, sølesprut på trafikanter/strøtustyr og saltforbruk.

Prosjektgruppen består av personer fra Buskerud, Akershus, Telemark og Rogaland.

Prosjektleder er Roar Støtterud fra Vegdirektoratet med konsulenthjelp fra Bruer IKB A/S.

Utgangspunktet for undersøkelsens varighet var ett år, men pga. lite snø vinteren 1989/90 ble prosjektet utvidet t.o.m. vintersesongen 1990/91.

Det er derfor ikke framlagt noen endelig konklusjon på forsøkene. Vi har imidlertid svært gode resultater med hensyn til virkning på tynn is og rimfrost. Dette er gunstig i periodene høst/vår og de 2-3 siste vintrene vi har hatt med vekslende temperaturer nær 0° C.

Når det gjelder bruk av metoden på tykk is, har det gitt dårligere resultat. Det løses opp en del i det øvre laget og fryser til igjen. Dette har vært noe bedre der trafikkmengden er stor.

Det er viktig at man bruker saltløsningen preventivt, dvs. at man legger ut løsningen før en har mistanke om at det vil dannes is/rim, og før snøfall.

Ved store snømengder er erfaringene så langt lite positive på prøveprosjektet i Hallingdal, men det har fungert brukbart med mindre snøfall, 2-3 cm.

Her er erfaringene noe forskjellige i de aktuelle prøveområdene. Det ser ut til å gi best virkning der trafikkmengden er stor. (E18 i Akershus).

Saltforbruket på prøvestrekningen i Hallingdal er redusert sett i forhold til forbruket ellers i fylket. Svenske forsøk har gitt en besparelse av saltforbruket på ca. 50%. Dette ser ut til å være noenlunde lik besparelsen som forsøkene i Norge til nå har vist.

En personlig konklusjon til slutt må være at saltmetoden har kommet for å bli, men at man i tillegg også vil ha behov for de vanlige saltsprederne/sandsprederne vi har i dag.

Behov for sprederne av de forskjellige typene vil en måtte komme tilbake til når en endelig konklusjon for saltløsningsbruken er klar til sommeren.



E 76 gjennom Drammen - hva skjer?

Av Johan Filseth

Etter høstens avisoppslag om vegsystemer i og rundt Drammen, er det mange som lurer på hva som nå skjer.

Mange av avisoppslagene kunne tyde på at 8 års planlegging var bortkastet. For oss som steller med denne saken var det beroligende å registrere at hovedutvalget for teknisk sektor og formannskapet nå har vedtatt å stå fast på den traseen for E 76 som ble vedtatt i 1980. I tillegg til trasé for E 76 og ny Konnerud-nedføring, ble det vedtatt å gå inn for en kort omkjøringstunnel rundt Bragernes, fra Brakerøya/Holmenbrua, til Øvre Sund bru.

Dette synes så langt å samsvare godt med det hovedvegnett som er foreslått i transportplan for Drammen. På vegkontoret er vi nå glade for at det er full enighet mellom oss og Drammen kommune når det gjelder hovedtrekkene i et fornuftig og realistisk hovedvegnett for byen.

Diskusjonen framover kommer til å gå på utbyggingsrekkefølge, utforming og ikke minst finansiering.

Med de vegprosjekter som nå er foreslått, vil prislappen for utbygging etter "trendalternativet" løpe opp i over 2 milliarder kroner for en samlet vegpakke. For dem som tror dette er "peanuts" for Kjellstadbommen, kan det opplyses at denne ikke klarer å finansiere vegprosjekter for mer enn ca. 1300 millioner.

Spørsmålet er hvordan vi skal klare å skrape sammen resten av pengene. Noe er allerede inne i NVVP- (Norsk veg- og vegtrafikkplan) sammenheng. Det gjelder Øvre Sund bru og Kreftingsgt. Utover dette forutsetter vi lokalt at sentrale myndigheter ved neste vegplanrevisjon følger opp store ord om viktigheten av nå å satse på miljøet i de ti transportplanbyene, ved å hoste opp noen solide tilskudd. Det uttalte ønsket om å satse på de 10 største byene, blir

unektelig noe frynsete dersom broparten av pengene nok en gang havner der befolkningsgrunnlaget er tynnest. I tillegg finner vi det naturlig at Drammen kommune sjøl bidrar for å bedre miljøet i sentrum, ut fra det faktum at mesteparten av trafikken er lokalt skapt.

HVA SKJER?

Utviklingen av et overordnet vegnett for Drammen vil selvsagt bedre fremkommeligheten generelt, både for fjerntrafikken og for lokaltrafikken. Det er imidlertid gevinstene på miljøsidene som først og fremst er fokusert i transportplanarbeidet.

Ved at trafikk overføres til et overordnet vegnett som gir god flyt og skjermer omgivelsene mot støy og nærføring, oppnås både en reduksjon i avgassutslipp og av støyrammede. Den største gevinsten ligger imidlertid i det potensiale som skapes for trafikksanering i eksisterende bygater, for å redusere trafikkmengden i gater som ikke er beregnet for de store trafikkmengder de i dag tar unna.

BEDRE VILKÅR FOR KOLLEKTIV-TRAFIKKEN

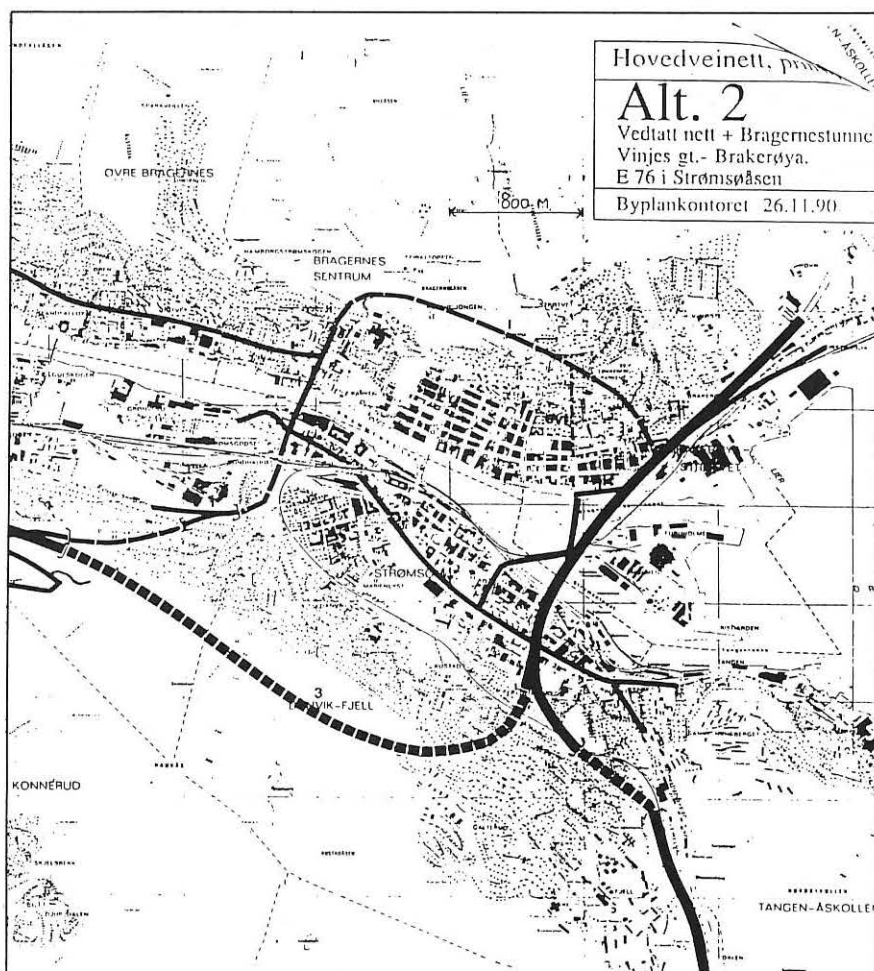
Dette er en påstand som vi får testet gjennom konsekvensanalysen i transportplanen. Forklaringen ligger i at bussene får bedre fremkommelighet på lokalvegnettet, og at man gjennom trafikksaneringstiltak gjør det mulig å prioritere bussene. Den viktigste faktor som påvirker reisemiddelfordelingen bil/buss, synes imidlertid å være forholdet mellom pris bilbruk/bussbillet.

Følgende prosjekter kan sies å inngå i "Drammenspakke":

- * Rv. 283 Kreftings gate.
- * Øvre Sund bru.
- * E 76 Frydenhaug - Konnerudgt. - Mjøndalen.
- * Fv. 36 Konnerudnedføringen,
- * E 18 Ny motorvegbru.
- * Kort Bragernestunnel.

I tillegg vil det gjennom transportplanen fremmes en del miljøtiltak og gang- sykkelveger.

På neste side ser vi vegkontorets forslag for ny bru over Øvre Sund. På nordsiden av Drammelselva er traseen for drømmen om en «halv Hansen» antydnet.









Reisebrev fra vegmesterskapet i landevegsløp

Fredag 26. mai gikk ferden over Hemsedalsfjellet med snøfokk i kuling-bygene. Vegvesenets etatmesterskap i landevegsløp, Blomsterløpet, 4.2 km og Vikingløpet, en halvmaraton, stod for døren. Fredag kveld skulle Blomsterløpet gå, og lørdag ettermiddag Vikingløpet.

Vel framme på Sognefjorden Turisthotell startet forberedelsene til kveldens løp, etter en hyggelig mottakelse. Det var kommet deltakere fra Finnmark i nord til Rogaland i sør.

Starten gikk fra brygga i Leikanger. Her gikk fjorden hvit og det kom noen kraftige regnbyger. Mål var foran vegkontoret på Hermansverk.

Pang! - Starten gikk og her måtte en sette fart på pilarene for å henge med. Det var noen ungalver som tok teten og her gikk det fort. Løpet gikk greit med hard kjemping helt inn. Da de site 100 m var motbakke, var treningen i Solbergåsen god å ha på slutten. Tid 13.28 min., nr. 2 i klassen og nr. 6 totalt. Vinner: Jan A. Solheim, Sogn, 12.16 min.

Etterpå var det utdeling av trukne premier, da det var 62 stk. som deltok i trimklassen uten tidtaking. Speaker-tjenesten og premieutdelingen ble ledet sikkert og i en humoristisk tone, av vegsjef Lefdal. Så var det middag med opplading av "batteriene" til halv-maraton neste dag.

Neste dag var været bedre. Ferden gikk med den nye katamaran fra Leikanger til Balestrand. Start og mål var på kaia i Balestrand. Løypa gikk rundt Esefjorden med en praktfull natur som ramme. Det var internasjonal deltakelse med Joan Benoit, maratonvinner Los Angeles 1984, og flere gode fra Tanzania. Benoit vant dameklassen på 1.12, 3 måneder etter en fødsel. Simon R. Nyali fosset inn i herreklassen på 1.01.06. I VM gikk det også fort. Ole André Helgås vant på 1.10.44, nr. 3 av nordmennene totalt. For meg selv kjente jeg at det var 3. løp på 3 dager. Oppvarmingen til V.M. var det 14 km lange Solbergløpet på torsdag. Men det gikk greit inn på 1.19.38.

Etter løpet var det premieutdeling og middag. Denne ble servert fra et praktfullt langbord dekket i hagen på Kvikne Hotell. Meny: kokt laks med tilbehør. Om kvelden var det premieutdeling for V.M. og bankett på Sognefjorden Turisthotell. Det hele ble sydd sammen med Lars Seim som toastmaster og vegsjef Lefdal premieutdeler. Aktørene bidro med gode vitser og historier. Etterpå var det dans på ømme pilarer og hyggelig samvær.

Søndag var det hjemreise, etter to fine dager langs Sognefjorden.

Reiseleder Sæming Alvim.

Det har lett for å være slik at brev som kommer til vegkontoret, ofte er av negativ karakter. Derfor et ekstra hyggelig når vi får brev med motsatt innhold. Her er eksempel på et slikt som nylig ankom vegkontoret:

Trafikkløsning E68/fv 158 Botilrud i Ringerike kommune

Trafikkutvalget ved Kirkeskolen har samarbeidet med vegsjefens kontor gjennom flere år for å bedre de trafikale problemer for skolens elever i ovennevnte vegkryss.

Etter grundig saksbehandling kom vegkontoret fram til en planløsning som vi ga vår fulle tilslutning til. Se vårt brev av 29.04.1986. Selv om gjennomføringen tok en del tid, er det med tilfredshet vi ser det fullførte anlegget.

Opinionen har lett for å trekke fram offentlige institusjoner når det er noe negativt. Som regel forbigås positive ting i stillhet. Vi ser det imidlertid som vel så viktig å rose de samme institusjoner når de fortjener det, derfor dette brev.

Vi vil herved få fremføre vår takk og anerkjennelse for den planlegging og gjennomføring som vegkontoret har stått for ved å skaffe oss et trafikksikkert kryss ved Botilrud. Når vi ser på det fullførte anlegget i dag er vi stolte på Vegkontorets (og litt på vår egen) vegne, for å ha bidratt til en trygg skolevei for våre barn.

Vi håper at samarbeidet i denne saken kan være et eksempel. Og ser fram til et godt samarbeid med vegkontoret for løsning av trafikproblemer innen vår skolekrets også i tiden som kommer.

Hjertelig takk!!!!

Med vennlig hilsen
Trafikkutvalget ved Kirkeskolen
Kirsten Bergerud
Leder.
Harald Dølerud.

Biltilsynet Drammen tar i bruk engangs-prøveskilt



Trond Jonassen med den nye typen prøveskilt.

Foto: W.B.

Av Trond Jonassen

Rutinene omkring dagsprøvekjenmerkene er for mange av de større stasjonene blitt et stort problem.

Fra tid til annen går man tom for skilter, slik at publikum må avvises. Misbruket av skiltene er dessverre økende ved at flere og flere "mister" skiltene, eller at de ganske enkelt ikke blir levert tilbake. Utskriving av regninger, etterfølgende purringer og til slutt rettslig inkasso medfører mye arbeid på stasjonene og ikke minst på vegkontoret.

Biltilsynet Bergen har siden juni 1990 utprøvd en ny type prøveskilt for "engangsbruk".

Ved Biltilsynet Drammen venter vi bare på at prøveperioden i Bergen er over og at Vegdirektoratet gir klarsignal til å starte. Alt utstyret er på plass til å ta det nye systemet i bruk.

De nye prøveskiltene blir "laget" ved hjelp av et dataprogram som skriver ut skiltene på et A-4 ark i selvklebende vinyplast. Systemet skriver ut 2 stk. skilt samtidig og disse kan da rives av og plasseres på kjøretøyet der hvor kjennermerket skal være.

Skiltenes siste gyldighetsdato fremkommer i stor og klar skrift på selve skiltet, slik at kontrollen ute på vegene blir

enkel. Når bileieren er ferdig med å bruke prøveskiltet skal det ikke leveres tilbake til Biltilsynet, men kan bare kastes.

Disse skiltene kan kjøpes hos Biltilsynet for det tidsrommet de skal brukes i, maksimalt f. eks. 14 dager. Det blir ikke krevd noe depositum og kunden betaler bare for de dagene vedkommende har behov for. Biltilsynet vil etter dette kunne yte en meget bedre og raske service enn tidligere.

Stasjonens regnskapsrutiner vil også bli forenklet og vegkontoret vil slippe alt arbeid med purring og inkassorutiner etter innføring av dette nye systemet.

«I vegen for deg»

Ulykken på motorvegen i sommer, som kvestet en av våre arbeidskamerater, og andre nestenulykker, har gjort at vegarbeiderne i Nedre Buskerud Vegarbeiderklubb vil komme med noen synspunkter.

Utviklingen i dag går mot stadig større og tyngre sperremateriell til eventyrlige priser, som igjen fører til at sikring av vegarbeidsområder blir dyrere enn selve jobben som skal utføres.

Med dagens harde trafikkmiljø må dette til for å tvangsstyre bilistene, da svært mange ikke tar hensyn til skilte- og oppmerkede arbeidsområder. Hva er grunnen til dette? Har bilistene i dag dårligere tid, er det "bare jeg kommer fram, er det det samme med andre"-mentaliteten. Har de så dårlig trafikkforståelse/opplæring, eller er vegarbeideren for billig å kveste.

Kr. 5.000,- pr. stk. er prisen i henhold til påtalemyndighetens straffeutmåling i forannevnte ulykke, hvor vår arbeidskamerat ble så sterkt skadet at han fortsatt er sykemeldt, og det er tvilsomt om han noen gang blir arbeidskar igjen.

Med dagens trafikkmiljø er det en psykisk belastning å være vegarbeider på E18 og andre sterkt trafikkerte veger, enten det gjelder brøyting eller annet utstyr vi bruker i vedlikeholdsarbeidet. Vi har et stort ønske om bilistenes forståelse for at vi arbeider på/langs vegen for å bedre sikkerheten/fremkommeligheten, og ikke for å hindre bilistene.

Stiller vi store krav når vi ønsker oss en mest mulig trygg og sikker arbeidsplass og at bilistene er med og hjelper oss (senker farten) så vi kan utføre vårt arbeid raskere og billigere for samfunnet?

Nedre Buskerud Vegarbeiderklubb
Lierstrands vegstasjon.

Informasjon fra Bedriftshelsetjenesten:

Vi utvider!

Sykepleierstillingene i bedriftshelsetjenesten er fra 1/1-91 økt fra å være to 1/2 stillinger til to 3/4 stillinger. Dette innebærer bl.a. at en av oss er å treffe i vanlig kontortid (8.30-14.30) ukens 5 dager. Dette vil nå gi bedre kapasitet til bl.a. informasjon om aktuelle temaer, som vi tidligere har gått ut med.

Vi vil også få større mulighet til oppfølging av arbeidsmiljøet både individuelt og i forhold til avdelingene.

Vi ser fram til fortsatt godt samarbeid, for å få til et tilfredsstillende arbeidsmiljø.

Vennlig hilsen
Birthe Bjørnstad og Marit Sandli.



Reaksjoner etter påkjørsel av vegvesenets skiltvogn



Av Tore Strand.

Onsdag 6. juni 1990 ca. kl. 08.40 kjørte en 30 år gammel mann fra Lier en VW varebil på E18 ved Liertoppen i retning mot Oslo, hvor det foregikk vegarbeid som var markert ved skilting og ved sperrevogn utstyrt med blinkende lys og pil, som viste hvilket kjørefelt som skulle benyttes. Han hadde for liten oppmerksomhet rettet mot dette, slik at han kjørte på sperrevognen og det oppstod skade på vegvesenets sjåfør og på sperrevognen.

Drammen politikammer utferdiget den 25. juni 1990 et forelegg på bot stor kr. 5.000,- for overtredelse av vegtrafikklovens § 31,1. ledd, jfr. § 3, som bestemmer at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller oppstår fare og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Forelegget ble senere vedtatt av den siktede. Politiet vurderte å inndra fører-

kortet for gjerningsmannen, men fant den 27. november 1990 ikke å ville inndra dette.

Inndragning av førerkortet er ikke en straffereaksjon. Det er en forføyning overfor trafikksynderen dersom politiet mener at vedkommende ikke er skikket til å kjøre bil. I dette tilfellet hadde føreren hatt førerkort i 12 år uten å ha vært i konflikt med trafikkbestemmelsene. Forholdet gjaldt uaktsomhet - ikke forsettlig overtredelse. Det kan kanskje hevdes at mannen etter å ha forgått seg en gang og fått straff for det, må forutsettes å være en bedre bilfører enn tidligere. Det må sies at inndragning av førerkort er en meget alvorlig sak for den som er avhengig av å kjøre bil i sitt yrke, slik som i dette tilfellet.

Til sammenligning kan vi se på en sak som er referert i Drammens Tidende 10. januar 1991. Her ble en sykehuslege fratatt førerkortet for tre måneder etter

"villmannskjøring" - han foretok en forbikjøring i høy hastighet på Rv.7 i Gol. Han passerte fem biler, og avsluttet forbikjøringen bare noen meter før en bakketopp. Politiet, som iakttok kjøringen, mente at dette var uansvarlig og direkte livsfarlig. Ved bevisst å kjøre på denne måten har han vist seg uskikket til å kjøre bil, og domstolen samtykket i politiets inndragning. Selv om mannen hevdet at det var livsviktig for ham å kunne rykke ut som lege blant annet til nattevakter på sykehus, måtte han stille på lik linje med alle andre i samfunnet.

Straffen ble utmålt til kr 3.500,- i bot.

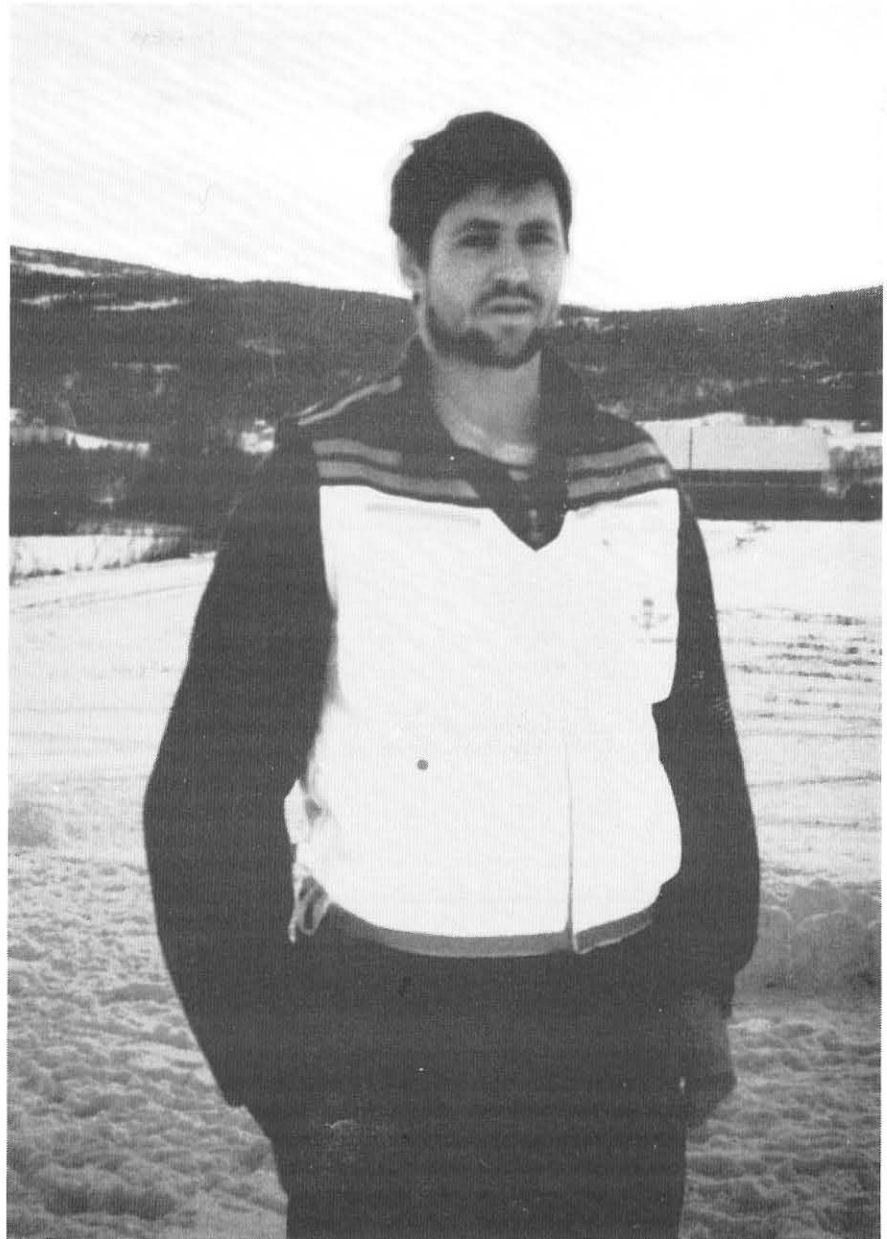
Når det gjelder straffutmålingen etter påkjørselen av vegvesenets skiltvogn, er det av interesse å se på uttalelser i en sak som er pådømt av Høyesterett 25. mai 1990 (Rt.s. 559). Herredsretten idømte 18 dagers fengsel ubetinget. Domfelte hadde kjørt på Rv. 4 mellom Roa og Grua. Ved hennes side satt hen-



nes syvårige sønn, og hun ble distraheret av sønnen som ville ha hjelp til å få papiret av en iskrem og/eller korken av en brusflaske, og hun forsøkte å hjelpe ham. Bilen dro over i motgående kjørefelt som følge av uoppmerksomhet fra hennes side. Retten fremholdt at det under kjøring med stor trafikk, må kreves at en bilfører er oppmerksom hele tiden, bare et øyeblikks uoppmerksomhet kan få katastrofale følger. Det kan ikke aksepteres at bilføreren lar seg distrahere "frivillig" og derved kommer over i motgående kjørefelt. Høyesterett pekte på at domfeltes manøvrering av bilen ikke har berodd på noen feilfordeling av oppmerksomheten mot andre trafikkoperasjoner som også krevde oppmerksomhet, men på at hennes oppmerksomhet hadde vært rettet mot noe som var bilkjøringen uvedkommende. Kollisjonen fikk dødsfølge. I slike tilfeller har Høyesterett flere ganger funnet det nødvendig av allmennpreventive grunner å reagere med ubetinget fengselsstraff. Straffen ble likevel gjort betinget med en prøvetid på to år. Dette skyldes særlig den relativt lange tid som var gått siden ulykken, noe som hun ikke kunne lastes for, og som måtte ha medført en betydelig psykisk påkjenning for henne.

Vi har altså her en avgjørelse fra Høyesterett som viser hvor streng straffereaksjonen kan være overfor uoppmerksomhet fra en bilfører på veg med stor trafikk. Reaksjonens strenghet retter seg mye etter hvilke konsekvenser overtredelsen medfører. Dette er et gjennomgående prinsipp i strafferetten - t. eks. vil et uaktsomt drap bli straffet strengere enn uaktsom legemsbeskadigelse. Reaksjonen overfor mannen som kjørte på skiltvognen på E18 i Lier må også bedømmes ut fra de faktiske forhold som ble lagt til grunn ved utferdigelsen av forelegget. Det var da ikke på det rene for politiet at det ble varig invaliditet for skadelidte. Heller ikke er det noe i de opptatte forklaringer som gir hold for påstander som fremkom i aviser og innlegg i Brobyggeren om at sjåføren leste et brev eller lignende.

Det kan selvsagt være ulike meninger om straffeutmåling. Politiet og domstolene er imidlertid klar over at streng reaksjon er nødvendig overfor uoppmerksomhet på sterkt trafikkerte veier. Sammenlignet med saken med sykehuslegen på rv. 7 i Gol, må vi kunne si at reaksjonen overfor mannen som kjørte på skiltvognen i Lier var streng når det gjelder straffeutmålingen (og riktig var det). Spørsmålet om inndragning av kjørekortet synes jeg heller ikke kan kritiseres i disse sakene.



Vernevesten påmontert undertegnede.

Ny vernevest

Til oppsynet, vegkontoret og ellers andre sivilkleddede vegfolk.

I rundskriv nr. 7/81 sier vegsjefen noe om bruk av personlig verneutstyr og da i denne forbindelse tøy med oransje farge. Vegsjefen pålegger alle i etaten å bruke vernetøy ved all virksomhet på eller ved veg. Det har vært så forskjellige klær i bruk for dem som er ute i vegen fra tid til annen. Mange har ment at det tøyet som er til rådighet er

lite hensiktsmessig. Tungvint å få på seg og små og få lommer. Nå er imidlertid dette problemet løst. Det er nå tilgjengelig en ny type vest med store lommer, og den er lett å ta av og på, selv utenpå vinterjakke. Vesten har borrelås. De som ikke går i arbeidsklær av oransje farge til daglig, må benytte den nye vesten som er spesielt beregnet på dem som går i sivil og er ute på vegen en gang imellom.

Arvid Løver.



Sandstrøing på Rv. 35

Av Arvid Løver

"Strø sjøl" er nok mottoet til denne sjåføren. Han la igjen litt for bussen. Men det spørs om buss-sjåføren likte denne ekstra fartsdumpa. Det hører med til historien at dette ikke er utført av gul mann/bil.



Nye snarveitips, hvorfor kjøre rundt?

Av Arvid Løver

Siste nytt når det gjelder å komme raskt fram i trafikken er denne varianten. Riktignok ser den rund og fin ut, men sporene var ikke så tydelige ned på den andre siden. Der var bakkekontakten liten. Jeg vil ikke si hvor det er, av frykt for at andre kan bli oppfordret til å prøve seg.





Dumme bomber

Så har det skjedd det vi fryktet: Prisen ble kr 5.000,- og fyren kjører fortsatt bil. Hvem vi tenker på?

Den dumme bomben selvfølgelig, som til tross for sin blindhet i trafikken så effektivt torpederte Gunnerun og Pickupen. Rene krigen spør du meg. Men til forskjell fra en under evighetens synsvinkel relativt tidsbegrenset krig i Midtøsten, så vil vegarbeiderne befinne seg i skuddlinjen også etter at Mr. Saddam har fått sitt. Den eneste effektive motgiften mot den slags bombing av vegarbeidere er åpenbart ikke å inndra førerkortet.

- Mon tro om bensinrasjonering er det neste vi bør prøve?? Det mangler nå bare at en eller annen smarting finner opp et videospill hvor spilleren sanker poeng etter hvert som ferden går fra Drammen til Oslo: 10 poeng bompengerbommer, 20 for sperrevogner, 30 for gule biler og ekstra bonus for vegarbeidere!

Selv om bevilgningene til fylkesveger fortsatt er synkende, så synes vi i vinter endelig å ha fått tilbake tidligere tiders idyll langs fylkesvegene våre. I disse målstyringstider er det gledelig å kunne foreslå en målformulering for vedlikeholdsstandarden vinterstid langs fylkesvegnettet nå som selv -92 standarden ikke lenger er beskrivende: Fullt sparkføre hele vinter'n langs alle fylkesveger!

En miljøetat som vegvesenet kan ikke være bekjent av mindre! Med denne målsettingen burde det være mulig med ytterligere nedskjæringer i brøytebudsjettet, og bruk av både salt og strøsand burde kunne avvikles. Riktig en godbit for de miljøbevisste.

Neste trekk bør naturligvis bli å introdusere slike målsettinger for riksvegnettet også - tør vi i all ærbødighet overfor statsråden å foreslå strekningen Hol-Aurland som prøvestrekning sånn til å begynne med? Ja, der kan vi faktisk ane

at målsettingen kan bli fullt skiføre hele året????

Og turistnæringen bør riktig kunne begynne å glede seg, for med minimal biltrafikk bør det være mulig å kunne tilby denne vegforbindelsen som en alternativ attraksjon til fottur i Aurlandsdalen: Grottevandring!

Organisasjonsdebatten pågår for fullt - og Bjørvik-rapporten leses flittig i alle kroker. Det er åpenbart ikke alt mellom permene som er like gjennomtenkt - men på forsiden har Bjørvik-utvalget lagt et skikkelig gullegg: En organisasjonsplan uten de tradisjonelle firkantede boksene - nei her er vegetaten i fylket foreslått organisert som et vepsebol! Og organisasjonsdebatten bærer nå mer og mer preg av jakten på den søteste honningen!

Dette blir spennende - følg med, følg med!

OKTAN.

Fagsjefvisa

Fremført under ledersamling i Ålesund 24.10.90.

Motto: "ÅÅlesundet ligger deer borte!!!"

**Melodi: "Her kommer Gurine Huskeru"---
m/taktvariasjoner!!!!**

Her kommer gutta fra Buskerud!
Etter detta så husker du -
Fylket som har landets beste veger.
Forandring det fryder - så nå skal vi
snu på -
områdedeling og måten vi styr på -
alle ledes inn på ville veger.
Likestilling, kjønnskvolter, like-
stilling---

Og humper vi bygger, vi salter og
strør,
vi graver og støper og roter som før -
legger planer som vi ikke følger!

Biler de skrotes, utstyret rustet,
søknader nektes og revisor tuktes -
grunnervervet vårt vi gjør som duster.
Vi skalter, valter, salter, halter---

Fra veggene i sjefens hule -
gliser TEK blant rammer brune.
Ikke tro at han er no' vi frykter.
Selv om dirk'en er drammenser -
rundskriv fra ham knapt vi enser.
Stort sett gjør vi bare som vi synser.
Vi saboterer, saboterer, saboterer---

Vegplanen skrives, penga de kommer,
planer vi mangler, bilene flommer,
penga sløses vilt og uten styring.
Bommene bygges, folket det røves,
veglinjer ryddes, byene ødes,
på vegkontoret er vi høyt i stemning.
Vi bommer, bommer, bommer---

Nå har vi vært på lederkurs -
dynastier blir til grus.

Nytt signal det gis på telegrafan.
Fra sakte bak til full fart frem -
vår kap't'n melding sender hjem -
revlusjonen begynner med det
samme.

Nå ska' vi laga revlusjon,
nå ska' vi laga revlusjon---

Nå skal Buskerud bli til no' -
Nivå null kan gå på do -
"Grensegjengen" skal nå ikke tvile.
Vår strategi i fylke F -
er målstyring som vil gi treff -
fra bjørnefylket meldes med en vise.
Vi går og går og går og går --

Forklaring: TEK = Teknisk Direktør i
Vegdirektoratet. Offisiell forkortelse.
De feste her i fylket kjenner vel han?
"Grensegjengen" = innbyggerne i
Grenseveien 92, OSLO 6.



Ny vaskehall på Gol

Av Arvid Løver

Gol vegstasjon har fått en ny og fin vaskehall. Hallen er stor og romslig og vil bedre arbeidsforholdene betydelig. Tidligere måtte all vasking foregå inne på verkstedet. Dette førte til et fuktig klima, og ikke så sjelden traff strålen andre som jobbet i lokalet.

Nå står imidlertid den nye hallen ferdig. Ca. 1 million har den kostet, kan



Skredderberget fortelle. Den nye hallen har et avansert varme- og ventilasjonssystem som sikrer jevn temperatur og fuktighet i hallen. Det er også lagt ned varmekabler i gulvet. Dette er også sett fra arbeidsmiljøet fint for dem som skal jobbe i hallen.

Gulvet er, for å kunne tåle piggkjetting,

pålagt et ekstra slitelag som heter Korodor-belegg. Dette gir en overflate som tåler det meste.

Det er entreprenørfirmaet Petter Kristiansen som har bygget hallen. Vi har selv utført grunnarbeidet med egne folk og i egen regi, sier Skredderberget til Brobyggen.

Vegvesenets korrespondanseskyting

Vegvesenets korrespondanseskyting ble i 1990 arrangert av bedriftsskytterlaget på Gol. Det var påmeldt 240 skyttere og 35 lag. 32 damer og 208 herrer. Det var deltagere fra 10 fylker og fra Vegdirektoratet.

Beste resultat ble oppnådd av Annfinn Tangstad, Nord-Trøndelag, med 290 poeng.

Beste kvinnelige skytter ble Solrunn Theigmann, Nordland, med 264 poeng.

Av deltakerne fra Buskerud var det tre som fikk premie. Det var Ola Brennhovd, nr. 14 i klasse 1 med 245 poeng, Erling Fulsås, nr. 6 i klasse 2 med 260 poeng og Edvin Flesvik, nr. 3 i klasse 5 med 276 poeng.

I lagskytingen som består av forhåndspåmeldte 3-mannslag, var det et lag fra N.-Trøndelag som seiret. Laget fra Gol Vegst. ble i år nr. 10.

Skytegruppa i Nordland, Mosjøen, skal arrangere korrespondanseskytinga i 1991.

Knut Ole Halbjørhus ble mester i feltskyting, og fikk et napp i vandrepokal.

I dameklassen var det May Torill Storeskar som seiret og sikret seg et napp i vandrepokalen. Pokalen til beste familielag gikk til familien Halbjørhus.

I baneskyting var det Alf Egil Hov som ble mester. Ingeborg Bergene var beste skytter i dameklassen. Disse to sikret seg en aksje i hver sin vandrepokal. Lagskytingen ble vunnet av fam. Flesvik, og Gerhard Syversen fikk en aksje i Offiserpokalen.

VEGMESTERSKAPET FELTSKYTING 1/4-90:

Klasse under 12 år:

- 1) Kåre Flesvik 21/14.
- 2) Anette Storeskar 18/9.

16-18 år:

- 1) Jørgen Flesvik 30/23.

Dameklassen:

- 1) May Torill Storeskar 23/15.
- 2) Gunn Reidun Hov 21/7.
- 3) Magnhild Lio 20/10.
- 4) Bjørg Hov 17/11.

Herreklassen:

- 1) Knut Ole Halbjørhus 29/20.
- 2) Asbjørn Hov 29/18.
- 3) Hermann Haugen 28/16.
- 4) Gerhard Syversen 28/15.
- 5) Roar Halbjørhus 28/12.
- 6) Edvin Flesvik 26/13.
- 7) Erling Lio 25/15.
- 8) Arne Nils Storeskar 25/8.
- 9) Kjell Lio 22/8.
- 10) Engebret Turhus 18/5.

Familieskyting:

- 1) Roar Halbjørhus (28/12), Knut Ole Halbjørhus (29/20) - 57/32.
- 2) Edvin Flesvik (26/13), Jørgen Flesvik (30/23) - 56/36.
- 3) Asbjørn Hov (29/18), Gunn Reidun Hov (21/7) - 50/25.
- 4) Arne Nils Storeskar (25/8), May Torill Storeskar (23/15) - 48/23.
- 5) Erling Lio (25/15), Kjell Lio (22/8) - 47/23.

VEGMESTERSKAPET 2.

SEPT. 1990:

Under 12 år:

- 1) Anette Storeskar 244.

12-16 år:

- 1) Olav Bergene 238.
- 2) Kåre Flesvik 233.

16-18 år:

- 1) Jørgen Flesvik 293.

Damer:

- 1) Ingeborg Bergene 274.
- 2) May Torill Storeskar 267.
- 3) Bjørg Hov 257.
- 4) Magnhild Lio 249 3X.
- 5) Kari Flesvik 249 2X.
- 6) Gunn Reidun Hov 246.

Herrer:

- 1) Alf Egil Hov 291.
- 2) Erling Lio 286.
- 3) Edvin Flesvik 282.
- 4) Gerhard Syversen 278.
- 5) Hermann Haugen 277.
- 6) Arne Nils Storeskar 274.
- 7) Asbjørn Hov 269.
- 8) Harry Granli 263.
- 9) Oddbjørn Bergene 259.

Familielag:

- 1) Fam. Flesvik v/Jørgen (293), Edvin (282) - 575.
- 2) Fam. Hov v/Alf Egil (291), Abjorn (269) - 560.
- 3) Fam. Storeskar v/ Arne Nils (274), May Torill (267) - 541.
- 4) Fam Lio v/Erling (286), Magnhild (249) - 535.
- 5) Fam. Bergene v/Ingeborg (274), Oddbjørn (259) - 533.

Område 5. Offiserspokalen 1990:

- 1) Gerhard Syversen, plassiffer 2 + 3 = 5.
- 2) Asbjørn Hov, plassiffer 1 + 5 = 6.
Edvin Flesvik, plassiffer 4 + 2 = 6.
Erling Lio, plassiffer 5 + 1 = 6.
- 5) Arne Nils Storeskar, plassiffer 5 + 4 = 9.

Den store planprosessen v/en av dem

I ly av gryende gulfriser, Baltikum og annen dævelskap, ble arbeidet med planlegging av nye skjermer og vegger på planavdelingen oppstartet. Nå skulle den enkelte planlegger bures inn. Tanken på å kunne gjemme seg bak en skjerm, virket fascinerende. Her kunne man i fred og ro dyrke sine hobbyer. Tegne tverrprofiler, ringe kona, plukke nese, klø seg eller gjøre andre ting som gir arbeidsdagen mening, uten at nærreste tilsitter nødvendigvis måtte ta del i disse handlinger. Noen var faktisk inne på tanken om at noe så halvkriminelt som å ta seg en blå mellom kl. 08.00 og 15.30, uten at naboens sarte pusteorgan fullstendig gikk i stå, burde kunne bli en realitet etter inngjerdingen.

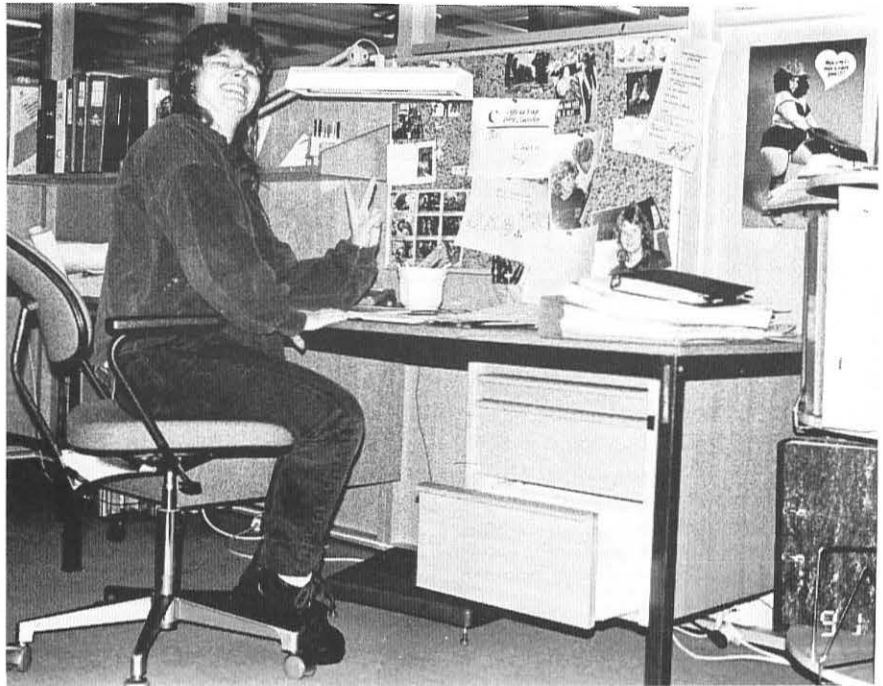
Adm. sjef Håkonsen, som selv i mange år har hatt ovennevnte fordeler, og som vi antar han med stor glede har utnyttet, forsto straks planavdelingens behov, og satte hun Døvigen på saken.

Planavdelingen fikk nå beskjed om å legge fram en målriktig tegning som viste ønsket skjermplassering og eieendomsgrenser. På planavdelingen sentralt gikk dette forholdsvis rolig for seg. Om det var Svelviks Ebbestad Brun med sin lett myndige fremferd, som tidlig satte en stopper for enhver mulig aktivist, vites ikke. I alle fall virket det, her fra nordre sving, som om alt var forutbestemt og vedtatt.

Verre var det litt ute i provinsen, på trafikkseksjonen. Vi har ingen Jorun fra Svelvik i våre rekker. Derimot har vi en spansk sesongarbeider og ei dame fra Løten. Det ble en konflikt av dimensjoner! Noen av oss trodde en stund at Løten igjen skulle få en Torild i sitt manntall. Atter andre satte en tier på at Ladanén, med sin herre og mester, ville forlate Tollbugata før endt sesong, for så aldri å vende tilbake.

Planer ble utarbeidet døgnkontinuerlig. Det som i all hast en ettermiddag fikk spansk godkjenning (hedmarkingen måtte på do), ble underkjent før susinga fra toalettet var over. Papirkurvene ble raskt fylt opp av hardt sammenkrølede papirballer. Renholdspersonalet satte til slutt inn tomme papirsekker, og merket dem "utgatte planer".

Det gjaldt nå for alle og enhver å få mest mulig ut av ombyggingen. Ingen skulle føle seg sikker på at plassen han i årevis hadde betraktet som sitt annet hjem også i morgen bar hans navn.



Anette Werklund viste storsinn og bidro sterkt til at brikkene omsider falt på plass på planavdelingen. Foto: J. Wamstad

Gribbene fløy lavt innunder jul dette året.

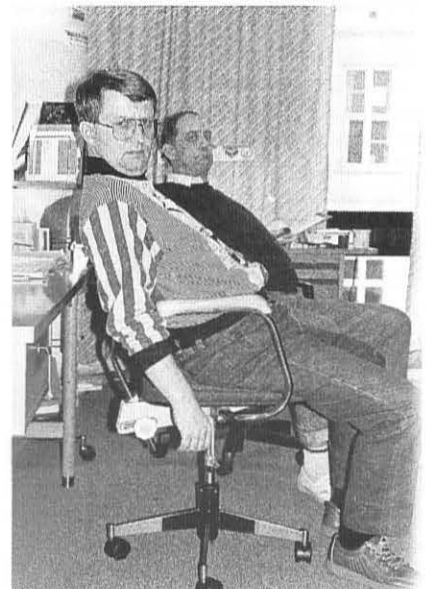
Alle ble berørt. Radarparet, som allerede hadde egne båser, ble truet med utkastelse. Noen ville ha vindusplass! Han fra Lier truet med å lenke seg fast til søyla i båsen sin, for deretter å nekte ethvert inntak av næring, dersom slike tanker igjen ble brakt på bane. Gemyttene kom i kok! Johan Plansjef tittet innom når støyen fra planarbeidet nærmet seg smertegrensen. Han kom, smilte, og gikk. Lite ante han om hedmarkingenenes hete blod, og om spanjollers evne til å slå kaldt vann i det.

Hvordan det hele endte?

Takket være enkelte menneskers evne til raskt å tenke på andres ve og vel, fremfor egne ønsker og lyster, har det gått bra. Dama Werklund viste storsinn. Uten tanke på egne interesser, og totalt fri for egoisme, rasket hun sammen sine personlige eiendeler, og forlot sitt hjem ved vinduet. Hun trakk innover i salongen med beskjed om at tidligere vindusplass stod til disposisjon. Flott gjort Anette!

Også selve Trafikksjefen fikk bevist at han er den alle trodde han var. Hans dager ved vinduet var en saga blott. Etter eget ønske!

Alle ble til slutt plassert. Ungdommelige Groth og den unge Eggum fikk solskinnsplass. Det samme ble tildelt Den Spanske Bjørn. Nevnte hedmarking ble nærmest bakbundet, og med bind for



Ungdommelige Groth og tidligere kommunefunksjonær Wisland fikk etterhvert vindusplass. Foto: J. Wamstad

C-
POST

Massekorsbånd

Returadresse:

**Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret**

Postb. 2265, Strømsø,
3003 Drammen

øynene ført bort fra hjemstedet, og tvangsflyttet over til andre enden av lo-kalet. Til en ny vindusplass, og en alle ti-ders nabo. Måtte bare det gode nabofor-holdet vare!

Tidligere kommunefunksjonær Wis-land, som vanligvis ikke fortrekker en mine, trakk da heller ingen denne gang, men lot skjebnen råde. Han havnet til slutt på sjef Wanviks tidligere plass.

Knut, som kommer til å tilbringe meste-parten av sitt voksne liv på mørkerum-met, fikk beholde plassen ved vinduet, i røykekupé.

Tegner Liv og Sølvi måtte, tross mange bortkastede innspill og overdrevne argu-menter, trekke seg og sitt tegnebord noe sydover, men er fortsatt ved godt mot.

Det virker faktisk som alle har akseptert sin nye bopel og nabo. Freden har igjen senket seg over seksjonen. Alle er for-nøyd. Bare tidligere tegneleder Berg har åpent stått fram og erklært sin nye, store, fine og lyse ulykkeskrok for gledesfritt

område. Etter en sammenligning han har gjort, mellom boareal og lønnstrinn, har han kommet frem til at hans nye hule langt overskrider normal standard på arbeidsplass for personer av hans rang.

Vi tror ikke noe på deg, Per. Vi tror du

liker deg. Vi tror du smiler innvendig når du lukker døren bak deg. Vi vet du fortje-ner det.

Slapp av mens du kan. I løpet av året skal planavdelingen omorganiseres!

A. N. Onym.



50 år:

Kjell Nygård	13/1
Grethe Lund	26/1
Solbjørg Lien	27/1
Aage Rolfsen	5/2
Kåre L. Bergan	9/2
Wilhelm Foslien	14/2
Marit Tanberg	5/3
Erling Fulsås	12/3

60 år:

Peder E. Løkseth	6/2
Rudolf Karlsen	18/3
Ingebret Slåtta	24/3

Brobyggeren gratulerer hjerteligst med vel overstått.

Nyttilsettinger:

Ole Vidar Kirkevollen, spes. arbei-der, grunnboring.

Truls Oppen, overing. Planavd.

Arne Svendsen, spes.arb. omr. I

Astrid Oddnanes, avd.ing. Planav-delingen.

Einar Janby, trafikpedagog, Bil-tilsynsavd.

Vi ønsker alle velkommen til oss.

Vi gratulerer

Pensjonerte:

Spesialarbeider Nils Vold, Flå, 1/3-91. Vi takker for tro tjeneste i vegvesenet, og ønsker alt godt som pensjonist.

Takk:

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

Vidar O. Skretteberg.

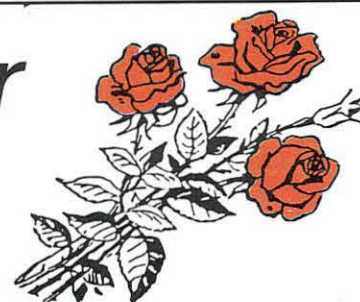
Hjertelig takk for oppmerksomheten ved min 60-årsdag. Samtidig vil jeg få takke alle mine kolleger for godt samarbeid gjennom mange år.

Gunnar Dagli.

Hjertelig takk for oppmerksomheten som ble vist meg i anledning min 60-årsdag.

Nils G. Øyan.

(Red. beklager at denne hilsenen ikke kom med i forrige nr. som ønsket var).



Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

Kjell Nygård.

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 50-årsdag.

Knut Stavn.

Hjertelig takk til alle som husket meg på min 50-årsdag.

Kåre Bergan.

En stor takk til dere alle for oppmerk-somheten på min 50-årsdag.

Aage Rolfsen.

Jeg vil på denne måten få takke alle for gaver i anledning mitt 40-årsjubi-leum som ansatt i vegvesenet.

Wegger Viken.