



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 3 - Desember 1991 - 21. årgang





INNHOLD:

SIDE:

- 3 Red. har ordet
- 4 Kontaktmøte i biltilsynet
- 5 Internkontroll
- 6 Omorganisering av vegkontoret
- 8 Ny gang- og sykkelveg
- 9 Likestillingskonkurranse
- 10 Geiteryggen tunnel
- 12 Passiv røyking
- 13 Hjelbak vegsjef
- 14 Kråkeprat
- 15 Vegkontorets nye ansikt
- 16 Leserinnlegg
- 17 Ny jurist
- 18 Brosjyre
- 19 Minneord
- 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:

Motorvegbrua i vintersol.

Foto: Devegg Ruud.

REDAKTØREN HAR ORDET

Kjør piggfritt - hvis du kan

Årlig forvandles 300.000 tonn med asfalt til støv her i landet. I Buskerud bruker vi mellom 15 og 20 millioner kroner i året for å reparere skadene på vegdekket, forårsaket av piggene. Eller sagt på en annen måte: Hvert år fornyes 170 km med vegdekke i Buskerud, halvparten av dette på grunn av piggdekkslitasjen.

Men det er ikke bare av hensyn til ekstrakostnader for samfunnet vi nå ber bilistene tenke seg om når behovet for nye vinterdekk melder seg. Også miljøet er en viktig faktor. Støvet som virvles opp, faller også ned igjen, og en god del havner i folks lunger, blant annet. Men også miljøet langs vegene forsøples på grunn av støvplagene.

Skeptikerne til bruk av piggfrie vinterdekk er svært opptatt av de få dagene i løpet av en lang vinter da det er speilblank is. Men hva med alle de andre dagene, da piggene freser mot bar eller våt asfalt?

Utallige tester har vist at det kun er på

is eller hardpakket snø, piggene har noen effekt. Under alle andre kjøreforhold kommer det piggfrie dekket seirende ut av forsøkene. Piggdekk har under svært mange kjøreforhold dårligere gripeevne enn et piggfritt. En annen betydningsfull faktor som trekkes fram av dem som allerede har gått over til piggfritt, er kjørekomforten. Dekkene er svært støysvake, retningsstabiliteten er bedre, og du kan legge om til vinterdekk uavhengig av hvilken dato det er.

Nå venter vi ikke at alle bilistene skal strømme til for å skifte til piggfrie vinterdekk. Hensikten med aksjonen er å få den enkelte til å tenke seg om neste gang vedkommende må skifte skoning - hva slags vegeer er det jeg kjører mest på i løpet av en vintersesong?

Et annet råd vi vil gi til dem som er i tvil: Spør noen som har erfaring i å kjøre med piggfrie dekk.

Svarene vil bli de samme: Det går aldeles glimrende!

SPAR
MILJØET
Kjør piggfritt
hvis du kan.

Den nye veg- og biltilsynsstasjonen

Som alle sikkert har registrert, er den nye veg- og biltilsynsstasjonen på Lierstranda nå tatt i bruk. På grunn av kapasitetsproblemer i redaksjonen, kan vi dessverre ikke bringe noen reportasje fra det nye anlegget i dette nummeret. Vi lover imidlertid å komme sterkere tilbake neste gang, da også med innslag fra den offisielle åpningen, som fant sted 5. desember.

Dårlige fylkesveger vil bli enda verre



Dette vil bli et sjeldent syn på fylkesvegene i vinter.

Av: Willy Bakken

Bevilgningene til vedlikehold av fylkesvegene neste år er foreslått redusert med 10 millioner kroner. Dermed har vi 41 mill. kroner til disposisjon til drift av disse vegene. Til sammenligning kan nevnes at til vedlikehold av europa- og riksveger for neste år har vi 165 mill. kroner til rådighet. De to vegkategoriene er nøyaktig like lange.

Det er fylkeskommunens elendige økonomi som er årsaken til at midlene til vedlikehold av fylkesveger nok en gang skal reduseres. I de senere år har vi stadig fått mindre å rutte med til fylkesvegene, noe som ikke minst trafikantene har fått erfare.

Og verre vil det bli.

I vinter vil bilistene i første rekke få merke det ved at fremkommeligheten på fylkesvegene i perioder vil bli dårligere. Grunnen til det er at vi må redusere antall kilometer veg som skal brøytes. Plogen vil heller ikke komme i drift før det er minst 10 cm snø på vegen. Fra kl. 22.00 til kl. 05.00 skal vegene være fredet for vegvesen-aktiviteter.

Dette igjen kan resultere i at høyfjellsvegene kan bli stengt om natten og ved ekstreme værforhold kan det ta noen tid før vi makter å få trafikken i gang igjen.

Men det er ikke bare fremkommeligheten som blir lidende på grunn av for lite midler. Bruvedlikehold f.eks. blir innskrenket til kun inspeksjon, ikke skadeutbedringer, og utskifting av defekte stikkren-

ner og årlig grøfterensk må kuttes helt ut.

Når det gjelder vedlikehold av fast dekke, er det kun førstehjelp som vil bli gjort. I dag er det behov for dekkfornyelse på halvparten av fylkesvegene, samt forsterkning av nesten hele vegnettet, men ut fra den økonomiske situasjonen vil forholdene stadig bli verre også på dette området.

Det er en dyster fremtid vi som vegholder, og ikke minst trafikantene, går i møte når det gjelder fylkesvegene. Det er fristende å anbefale de som skal kjøre på fylkesveger i vinter å ta i bruk Fjellvettreglene også her.

Og et råd til:

Beregn lengre tid på kjøreturen enn det som har vært normalt.



Kontaktmøte Biltilsynet



Gerhard Hjelbak redegjorde blant annet om omorganiseringen av vegkontoret.
Foto Einar Janby.

Av Anne Skjördal

Kontaktmøte for Biltilsynet Buskerud ble i år holdt på Bolkesjø Hotell i Telemark den 8. til 9. november 1991.

Fungerende vegsjef G. Hjelbak åpnet årets kontaktmøte med en kort hilingsstale.

Første hovedinnlegg på programmet ble holdt av Osvald Westli fra Norsk Forsvarsteknologi A/S over temaet: Samarbeidsforhold (trygghet - lojalitet - yrkesetikk).

Informasjonsteknologien går raskere og raskere, og disse store forandringene skaper vinnere og tapere. Kravene blir større og større. Vinnerne er de som ser mulighetene og utfordringene i forandringen.

Westli oppfattet Biltilsynet som å være et sted mellom parkeringsvaktene og politiet. Biltilsynet har sin oppfatning om hva de er, men det hjelper ikke hvis omverdenen har en annen oppfatning av dem.

En dag vil Biltilsynet kanskje bytte ut ordet publikum med ordet KUNDE, hvor hver eneste en i Biltilsynet har ansvaret for kunden. Si ting med et smil: "Biltilsynet tok av skiltet på bilen, men de smilte." Kunden er "livredd" fordi det er mye som står på spill. Å spørre om hjelp, kan også føles som et nederlag ved f.eks. skjemautfylling.

Dess bedre Biltilsynet fungerer sammen på arbeidsplassen, jo bedre service får kunden. Ta opp interne problemer, snakk om det, men velg riktig tid og sted.

Medarbeidersamtaler bør være en gang i året. Kan du snakke trygt og uformelt med din leder? Tør du be om hjelp, så er det trygt. Mister du taket på en oppgave eller har tatt på deg for mye, så si ifra til din leder slik at han kan få gjort noe med det.

KRITERIER PÅ INEFFEKTIVE GRUPPER

- Likegyldighet
- Lite kommunikasjon
- Konflikter skjules
- Flertallsavgjørelser
- Sjelden kritikk

Å gjøre ting i fellesskap og i riktig rekkefølge er **EFFEKTIVITET**. Bruk fellesskapet mer. **DET ER BEHOV FOR ALLE**. Ti ansatte løser et problem raskere og bedre enn en.

Westlis innlegg var meget engasjerende og tankevekkende, og en del berørte virksomheten i en offentlig etat på en treffende måte.

Neste innlegg på programmet ble holdt av underdirektør Tore Auberg fra Vegdirektoratets personalavdeling med temaet: Nytt lønssystem i staten - Justerings- og normeringsforhandlinger 1991 - Bonussystem for Biltilsynet?

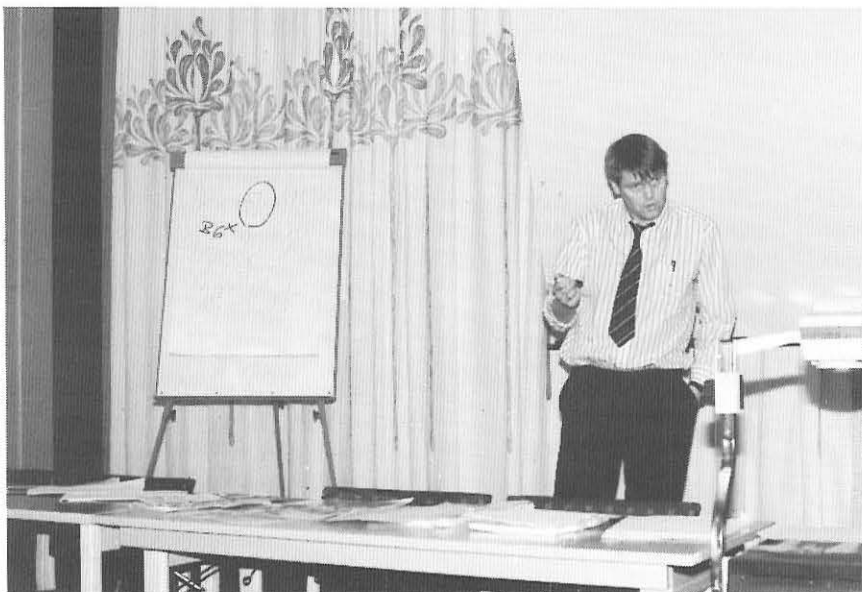


Osvald Westli oppfatter biltilsynet som en kryssing mellom parkeringsvakter og politi.

Et omfattende innlegg ble levert, hvor det nye lønssystemets oppbygging ble gjennomgått. Dette var noe innviklet, så det er vanskelig å referere noe spesielt fra det.

Siste innlegg ble avsluttet av fungerende vegsjef G. Hjelbak med temaet: Siden sist.

Siste år har blitt preget av arbeidet med omorganisering i forbindelse med Bjørnvikutvalgets innstilling. Hjelbak for-



Tore Auberg orienterte om nytt lønssystem i staten.



talte om organisasjonsendringene på vegkontoret. Vegkontorets forslag er akseptert i Vegdirektoratet. Biltilsynsavdelingen vil bytte navn til Trafikant- og kjøretøyavdelingen.

Videre orienterte Hjelbak om de forestående endringer av vedlikeholdet, der antall vedlikeholdsområder reduseres fra syv til fire, slik at vedlikeholdsområdene følger de samme fire distriktsinndelinger som biltilsynsstasjonene har. Endringer på dette området vil komme først om ca. ett år.

Hjelbak kom også inn på budsjettarbeidet og arbeidet med NVVP, som har tatt mye tid på vegkontoret. Han gav uttrykk for bekymring for fylkesvegbudsjettet, som er gitt en reduksjon på hele 10 mill. kroner av politikerne.

Etter Hjelbaks innlegg var det spørsmålsrunde, hvor kontrollplasser og krav til disse ble berørt, videre hvordan

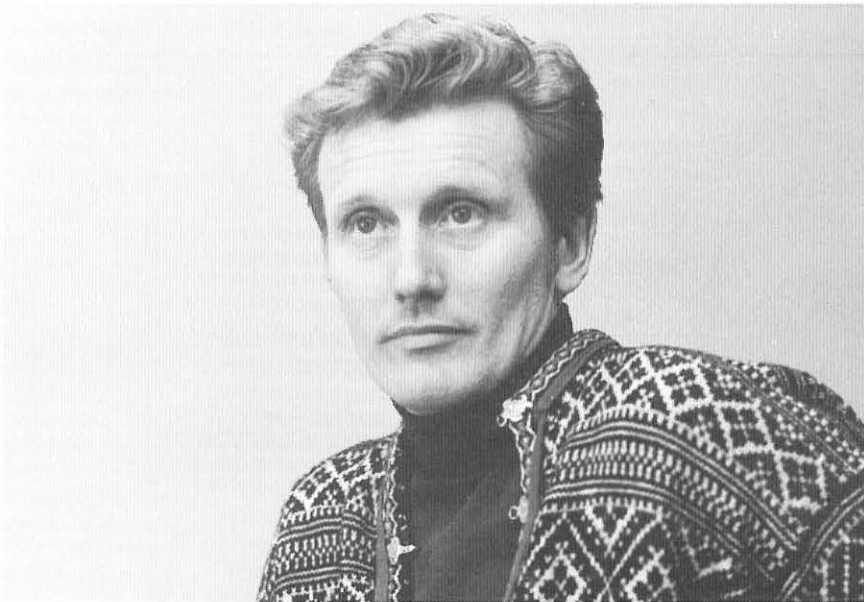


Kaffepauser hører også med under en konferanse.

Biltilsynets kompetanse kunne nyttes, f.eks. i forbindelse med kryssutforming og andre trafikale løsninger.

Kontaktmøtet for Biltilsynet ble avsluttet med hyggelig felles middag og sosialt samvær.

«Internkontroll» et nytt begrep i tiden?



Vi har allerede en del systematiske tiltak som sikrer et godt arbeidsmiljø, sier Albert Skarstad.

Ved egen forskrift innføres fra 1. januar 1992 begrepet "Internkontroll" (IK) i det norske arbeidsliv.

Forskriften pålegger alle virksomheter å

iverksette tiltak som skal sikre at de til enhver tid gjeldene lover - regelverk blir fulgt.

En kan med andre ord si at det dreier

seg om en **kvalitetssikring av arbeidsmiljøet.**

Statens Vegvesen Buskerud har allerede en del systematiske tiltak som har sikret et bra arbeidsmiljø. Det er allikevel nødvendig å iverksette en del nye tiltak for å sikre at den virksomhet vi driver, drives i henhold til gjeldende regelverk.

Sentralt i dette arbeidet er klargjøring av hvilket ansvar og hvilken myndighet som tilligger de ulike ledd i organisasjonen. Utarbeide oversikt over gjeldende regelverk. Utarbeide dokumentasjonsrutiner m.m.

Dette arbeidet er i full gang, og det vil i disse dager bli igangsatt en bred orientering til alle ansatte.

I den forbindelse vil jeg minne om at selv om ansvaret for å iverksette tiltak for å sikre helse - miljø og sikkerhet tilligger ledelsen, så er det nødvendig at vi alle viser engasjement og interesse for dette arbeidet.

Husk helse - miljø og sikkerhet gjelder oss alle. Hvordan kan du medvirke til at vi får best mulig kvalitet på vårt arbeidsmiljø?





Organisasjonsprosjektet - status

Av Helge Thorrud

Vegdirektøren har vurdert vegsjefens forslag til ny reorganisering av vegkontoret og biltilsynet. Forslaget er i store trekk godkjent av vegdirektøren.

Det er lagt spesiell vekt på forhold som:

- hvordan forholdet mellom resultatansvar og ansvarsdelingen mellom resultatområdene er klarlagt
- hvordan ønsket om å styrke trafikkfunksjonen på driftsavdelingen, samt miljø og trafiksikkerhet er ivaretatt
- hvordan ivaretar forslagene hensynet til konkurranse, og skille mellom etatens egenproduksjon og byggherrefunksjon.

ASSISTERENDE VEGSJEF

De fleste vegkontorene har foreslått stilling som ass. vegsjef - også vårt fylke. Ved ledighet skal spørsmålet om behov for ass. vegsjef vurderes på nytt og tas opp med Vegdirektoratet.

DRIFT

Drift er det nye navnet på vedlikeholdsavdelingen. Avdelingen er styrket på trafikkfunksjonen ved at oppgaver og ansvar er flyttet dit fra Plan. Kompetanse og kapasitet er bygd opp på Drift ved at 2 ansatte fra trafikkseksjonen på Plan er flyttet over til Drift.

HELSE- OG VERNETJENESTEN

Intensjonen om en "uavhengig" rolle for verne- og helsetjenesten er ivaretatt gjennom en egen instruks for disse funksjonene. I saker av personalmessig og sikkerhetsmessig karakter skal helse- og vernetjenesten ha direkte linje til virksomhetens ledelse, uansett organisatorisk plassering. Disse fraksjonene vil fortsatt organiseres på administrasjonssavdelingen.

NAVN PÅ AVDELINGENE

For å få en enhetlig og gjennomgående presentasjon av den felles hovedstruktur Vegdirektoratet ønsker å opprettholde, skal samtlige vegkontor i sin organisasjonsplan bruke følgende navn på enhetene i hovedstrukturen:

Planavdeling, Byggeavdeling, Driftsavdeling, Trafikant- og kjøretøyavdeling, Administrasjonsavdeling og Maskinavdeling.

Det er likevel mye som tyder på at



Omorganiseringen av vegkontoret trådte i kraft 1. desember, opplyser Helge Thorrud.

Anleggsavdelingen vil beholde sitt navn - i stedet for Byggeavdeling.

Lederen på Trafikant- og kjøretøyavdelingen skal fortsatt hete biltilsynssjef, og biltilsynsstasjonene skal beholde samme navn.

VIDERE UTREDNINGSARBEID

På følgende områder som også er tatt opp under reorganisasjonsprosjektet, trengs mer tid for å komme frem med konkrete forslag:

1. Regionalisering/spesialisering.



Dette spørsmålet er viktig med tanke på etatens egen konkurranseevne og effektivitet, og et klart ansvar for Vegdirektoratet. Vegdirektoratet vil ved hjelp av en arbeidsgruppe få dette nærmere belyst.

2. Skille mellom byggherrefunksjonen og egenproduksjonen.

Behovet for et klarere skille gjelder i dag først og fremst planlegging og bygging, men vil også omfatte driftsfunksjonen.

Vegdirektoratet vil komme tilbake til dette i løpet av 1991.

STABSFUNKSJONEN

Vegdirektoratet har merket seg at vegsjefen ikke har foreslått en egen stab knyttet til vegsjefen, slik det er anbefalt i innstillingen fra Bjørvig-utvalget.

Bakgrunnen for forslaget om å opprette en egen stab knyttet til vegsjefen var særlig for å ivareta styrings- og kontrollfunksjonene i forhold til resultatområdene (strategi, målkontroll).

Vegdirektoratet ber om å få opplyst hvilken avdeling/leder som vil få denne funksjonen.

FORHANDLINGER MED ORGANISASJONENE

Møtet ble holdt på vegkontoret onsdag 23. oktober. Etter at det var enighet om ikke å ta opp forhold som allerede var avklart ved behandling av organisasjonsprosjektet i fellesmøtet 24. juni og etterfølgende behandling/godkjenning sentralt, ble følgende saker behandlet:

ANLEGGSAVDELINGEN

1. Tilsetting i arbeidsområdet som leder av stab/sekretariat, evt. andre seksjonsledere samt kvalifikasjonskrav for disse, forhandles direkte med NIF/NITO etter intern avklaring på avdelingen.

2. Anleggsavdelingen anbefales opprettholdt som navn på avdelingen. (Sendes Vegdirektoratet til godkjenning.)

VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN

3. To ansatte på planavdelingens trafikksikkerhetsseksjon flyttes over til vedlikeholdsavdelingen (driftsavdelingen).

PLANAVDELINGEN

4. Arbeidsområdet som seksjonsleder for planproduksjon lyses ledig ved intern kunngjøring senest 16. mars 1992. Inntil tilsetting er gjort, skal ordningen med distriktsledere fortsette som i dag. Kvalifikasjonskrav forhandles med NIF/NITO.

EIENDOMSSEKSJON

5. Det er enighet om å behandle følgende forhold mer inngående:

- Omklassifisering av vegger
- Kart og oppmåling

LABORATORIESEKSJONEN

6. Organisasjonskartet justeres slik at direkte kommandolinje går fra lab.leder til Sentrallaboratoriet på Solberg på samme måte som til Geoteknisk seksjon og Vegteknisk/kval.-kontroll.

7. NITO krever at lab.seksjon skal gis avdelings-status på linje med andre service-avdelinger.

Ledelsen viste til Vegdirektoratets prinsipielle avgjørelse. Ledelsen var likevel villig til å vurdere status for Lab og Eiendom på nytt dersom avdelingsstatus godkjennes i andre fylker.

BILTILSYN

8. Nyopprettet stilling som nestleder på Gol tilbys fast stedfortreder. Kvalifikasjonskrav til stillingen som nestleder på Gol skal være samme som for seksjonsleder på en trafikantseksjon og/eller kjøretøysseksjon.

ELF aksepterer løsningen på Gol, men ønsker å påpeke at slike stillinger prinsipielt skal lyses ledig og kunne søkes av alle grupper.

9. Navn på avdelingen, stasjonene og seksjonene skal følge Bjørvig-utvalgets forslag.

ELF ønsker at Biltilsynet må integreres mer i Statens vegvesen. Det må legges vekt på at Biltilsynet behandles og omtales som en avdeling på lik linje med andre avdelinger. Bl.a. sendes det ofte brev fra Vegdirektoratet til "Vegkontoret" og "Biltilsynet" i fylket.



ADMINISTRASJONSAVDELINGEN

11. Seksjonsleder for Fellestjenesten lyses ledig ved intern kunngjøring av arbeidsområdet blant ikke-teknisk personell ved vegkontoret.

Kvalifikasjonskrav forhandles separat med ELF.

Den som blir tilsatt, tar midlertidig med sin stilling hjemmel.

STABSFUNKSJONEN

12. På bakgrunn av behov for en intern avklaring i ledelsen om hvordan styringen av stabsoppgavene skal legges opp, aksepterer organisasjonene at dette punktet tas opp senere.

ASS. VEGSJEF

13. Nyopprettet stilling som ass. vegsjef tilbys driftssjefen.

KONTOR-/ARBEIDSPASSER

14. Ingen org. har innvendinger mot de foreliggende planer for flytting av personer eller ombygging av kontorer.

NITO ønsker at organisasjonene skal kobles inn i slike saker på et tidligst mulig stadium.

KOMPETANSE PÅ KORT OG LANG SIKT

Det vises til notat fra adm. 1991-08-15 og avdelingene og organisasjonene oppfordres til å bidra aktivt i dette arbeidet.

BEMANNING

16. Utover de flyttinger av personer som er behandlet direkte under organisasjonsprosjektet, vil det ikke i første omgang bli flyttet på noen. Avdelingene skal prioritere og løse pålagte oppgaver med de ressurser som er innenfor gitte rammer.

PLAN FOR IVERKSETTELSE AV NY ORGANISASJON

17. Organiseringen iverksettes etter de løsninger som er behandlet i fellesmøtet 24. juni og senere godkjent av Vegdirektoratet samt sentrale drøftings- og forhandlingsmøter med tjenestemannsorganisasjonene 30. august og 16. september og i h.t. protokoll etter dagens forhandlingsmøte.

Ny organisering gjøres gjeldende fra 1. desember d.å. Den praktiske gjennomføring iverksettes etter den enkelte avdelings initiativ. Når flere avdelinger berøres av samme sak, avtales iverksettelse mellom de berørte avdelinger.



Ny gang- og sykkelveg Lierkroa-Damtjern

Av: Sigmund Haugen

Fra Lierkroa til Damtjern er det nå bygget en ny gang- og sykkelveg. Anlegget er drevet i egenregi, med entrepriser på plass-støpte støttemurer, rekkverk, dekke og alle materialleveranser.

Gangvegen har en lengde på 4 km. På 5 delstrekninger på til sammen ca. 1400 m måtte riksvegen flyttes for å gi plass til gangvegen. Flere av de styggeste avkjørslene er forbedret eller stengt og omregulert. Det har vært omfattende rør- og kabelarbeider på hele strekningen. Fra Utsikten til Damtjern har vi dessuten bygget nye vann og spillvannsledninger for Lier kommune.

Gjennomføringen av anlegget har gått bra, men har vært noe hindret av den store trafikken. Målinger har vist at den gjennomsnittlige trafikkmengde har ligget på ca. 7500 kjøretøyer i døgnet. En del av trafikantene hadde også problemer med å overholde fartsbegrensningene innen anleggsområdet. Det ble målt



Steinblokker fra den gamle jernbanen i Lier, er brukt langs den nye gang- og sykkelvegen.

hastigheter helt opp til 99 km/t i arbeidstiden. 85 % av målingene viste en hastighet på 65-69 km/t.

For å sikre egne folk og andre trafikanter ble det gjort forsøk med flyttbare humper. Dette viste seg å være meget effektivt. Humpene er laget av aluminium og er enkle å montere og demontere.

Kostnadene på anlegget er ca. 18 millioner kroner. Entreprisandelen er på ca. 4.5 millioner, fordelt på 7 anbud.

Bemanningen har vært 7 faste arbeidere + 1 lærling og 1 praktikant, samt 2-3 korttidsinntak, 1 kontorfullmektig og 2 oppsynsmenn.

Laboratoriet har fulgt opp med materialprøving, betongkontroll og komprimeringskontroll.

Ellers har det vært et godt samarbeid med andre avdelinger innen etaten.

Anlegget startet opp 1. desember 1990 og ble åpnet 1. november 1991.

Gangvegen åpnet med stafett

Av: Willy Bakken

Den nye gang- og sykkelvegen ble offisielt åpnet av sine egne brukere. To stafettlag bestående av løpere fra henholdsvis Lier kommune og vegvesenet, fikk det ærefulle oppdraget å åpne den nye traseen.

Men værgudene stod ikke på driftige arrangørers side under seremonien. I øs pøs regn kjempet løperne seg oppover fra starten ved Lierkroa mot målet ved Damtjern.

Midtveis i løpet hadde kommunens lag sikret seg et solid forsprang, men i de kraftigste motbakkene på slutten av løypa, kom vegvesenets løpere sterkt tilbake, og ved målpassering klarte funge-



Gerhard Hjelbak har passert konkurrenten og bryter målsnora først. Foto: Fremtiden.

rende vegsjef Gerhard Hjelbak såvidt å kaste seg de nødvendige centimeter foran ved målpasseringen.

Det var på hekta at det ikke måtte målfoto til for å få registrert hvem som brøt snora først.

Og med det var den nye gang- og sykkelvegen langs de gamle Lierbakkene offisielt åpnet.

Arrangementet ble avsluttet med servering av rykende varm solbærtoddy og pølser, noe som gjorde godt i både våte og slitne kropp.

Tross ufysiske førforhold, et originalt og flott gjennomført tiltak fra anleggsavdelingens side. Men været rår som kjent ingen med - selv ikke initiativrike anleggfolk.



Referat fra likestillings- konferansen 1991

Av Ellen Bruusgaard



Den første likestillingskonferansen i vegvesenets historie ble holdt i Bergen i september måned. Ikke rart det ble Bergen, der har de virkelig fått sving på likestillingsarbeidet sitt.

Det er foreløpig stor *verbal tilslutning* i vegvesenet om at det er viktig å få en jevnere kjønnsfordeling innenfor tekniske stillingsgrupper. Og - kanskje vel så viktig - at det må legges vekt på å få flere kvinner inn i ledende stillinger i tiden fremover. Men det er fremdeles langt mellom teori og praksis, noe nedenstående tabell klart synliggjør. Den viser hvordan lederstillingene er fordelt på kjønn, samt fordelingen av menn og kvinner i tekniske stillinger. Og denne tabellen viser vel at vi har et godt stykke arbeid igjen på dette feltet før vi kan begynne å snakke om likestilling på disse områdene.

Et spørsmål som reiser seg er selvfølgelig hvorfor vi på død og liv skal ha denne likestillingen - det er da så bra som det er.

Det vi ser i dag er at kvinner i mye større grad enn tidligere er store brukere av vegnettet vårt - ja faktisk er mer enn 50 % av de som ferdes på våre vegger kvinner. Det burde derfor være naturlig at de verdier og prioriteringer kvinner står for også får plass i Statens vegvesen. Det burde også være naturlig at kvinnene i større grad enn i dag får være med og bestemme hvordan utviklingen innenfor vegsektoren skal være fremover. Ved å ha en likere fordeling av kjønn på de

forskjellige nivåer og avdelinger i etaten, vil vi altså være mer i takt med vårt publikum.

Vår arbeidsplass er svært lik arbeidsplasser innenfor andre vesener, med tyngde av kvinner innenfor den merkantile sektor og med tyngde av menn innenfor den tekniske sektor. Og menn styrer begge sektorer på topp- og mellomnivåene. Ved en jevnere kjønnsfordeling på alle avdelinger vil vi få en bedre ressursutnyttelse, større rettferdighet og en bedre representativitet. Men det er ikke nok, det må også være en lik og rettferdig fordeling av arbeid, oppgaver og ansvar. Det må være like muligheter for avansement, og da må vi også gi kvinner sjansen til å bli reelt like godt kvalifisert.

Vi har også laget en liten tabell over kvinnerepresentasjonen i styrer, råd og utvalg her hos oss i Buskerud. Og denne viser samme tendens som ovenfor - kvinner er i svært liten grad med der det tas beslutninger.

Det er ikke gjort over natten å få til en mer rettferdig kjønnsmessig fordeling, men som kjent ble heller ikke Roma bygget på én dag. Et sted må vi dog begynne, og

- * Likestilling må bli en integrert del av etatens arbeid.
- * Likestilling må på programmet på avdelingskonferansene.
- * Informasjon om likestilling må økes, og målene må gjøres mer kjent.

Det er som sagt ikke bare snakk om å *rope hurra*, vi må også gjøre det!

Til slutt - i Samferdselsdepartementet har de et mål, og det er å få den første kvinnelige vegsjefen før den første kvinnelige biskopen - og det spørres om det ikke er litt for ambisiøst. Det som er helt klart er at for likestillingsarbeidet hadde det vært svært gunstig å få en kvinnelig vegsjef - det hadde vært et ytre symbol for verdivalg i Statens vegvesen.

Hallingkast for 20. gang

Årets utgave av Hallingkastet var den 20. i rekken. Buskerud stilte i år lag bare i herreklassen, men jentene har lovet å komme sterkere tilbake neste år.

Rent sportslig klarte guttene seg godt også denne gang, dog uten å gå helt til topps.

Vinnere ble Telemark i herreklassen og Vest-Agders damer. Men laget fra Buskerud viste i år særdeles fin oppførsel på banen, og ble for det belønnet med Fair Play-pokalen av dommerne. Godt gjort gutter.

Godt over 400 deltagere var med på årets turnering, som både sportslig og arrangementsmessig nok en gang ble vellykket.



Geiteryggen tunnel

Av Gunnar Gran

Mange har sagt det: "Ikke en gang til!!"
Alle har ment det: "Dette er forferdelig!"
Uttalelsene har kommet dersom ferieturen ble lagt til rv 288 mellom Hol og Aurland.

Noen har ikke hatt noe valg, da tunnelen har vært en del av deres daglige arbeidsreise.

Geiteryggtunnelen ble bygget av Geiteryggen tunnelseksjon, for å inngå i anleggsvegen til Aurland. Den ble åpnet 6. juni 1974, og kostet 10 millioner kroner. Tydeligvis var det med en framsynt person, som allerede da tenkte øst-vest-forbindelse. Det skulle vel ikke være Osvald Medhus, som også denne gangen var framsynt?

Geiteryggen var Buskeruds første "bomtunnel". Det ble nemlig innkrevd bompenger på bomstasjon i Sveingardsbotn fra åpningsdagen og fram til vegvesenet "arvet" herligheten i 1986, da den ble riksveg.

Det ble innledningen til en periode med planlegging av en utbedring av tunne-

len. Mens trafikantene uffet seg, har det ikke vært mulig å bestemme seg for hvilken standard vegen og hullet i fjellet skulle få. Statsråder har kommet og gått. Prosjektet har bare stått!

Men, så fikk vi en statståd med litt handlekraft! Han heter visst SATTOPP, eller er det Opsett? Han satte i alle fall vekkeklokka på 05.00 og reiste på be-faring av rv 288 en mørk vårmorgen 1991!

Ikke det at klokkeslettet betydde noe for hva delegasjonen fikk se inne i fjellet, det var jo stummende mørkt der hele døgnet! Men etter at denne nye kapasiteten hadde gjort sine Opsettvasjoner, kom det KLAR MELDING UT fra det ærede samferdselsdep. Planlegging og gjennomføring av utbedringsarbeidene kunne starte.

Målsettingen var riktignok uklar, men gikk i prinsippet ut på "så enkelt som mulig". Da sto det 30. april 1991 på kalenderen.

Klarsignal for montering av lys kom først 27. juni!!! Som om ikke det var nok, fikk vi pålegg om at utbedringen av

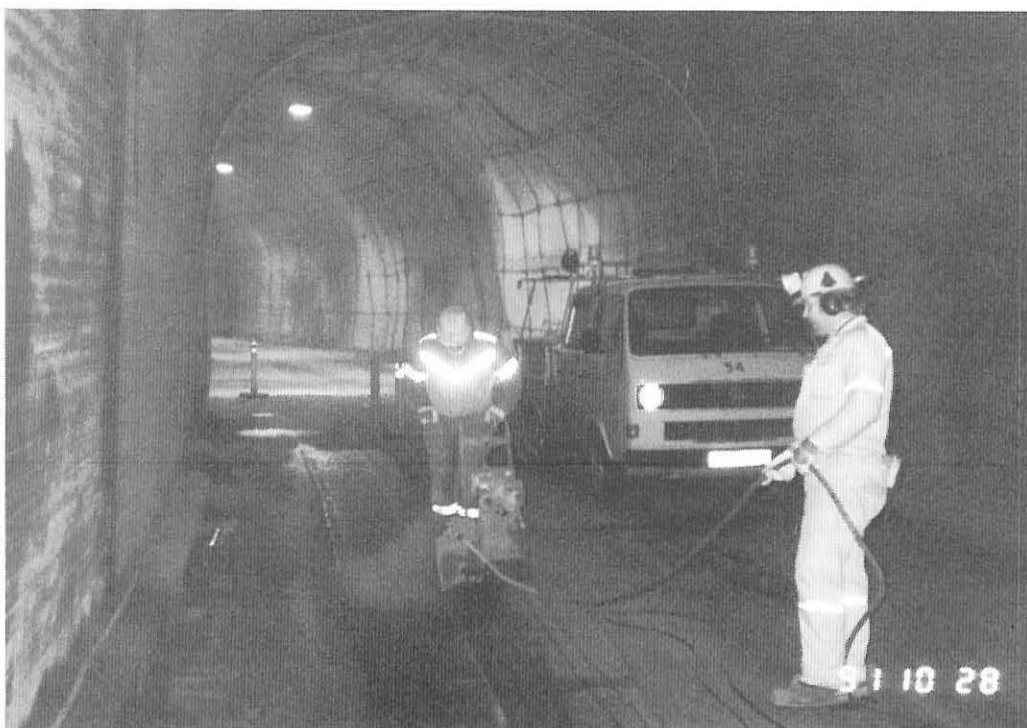
Geiteryggen skulle være ferdig "i god tid før Gudvangentunnelen åpnes først i desember 1991. "Kjekk" liten forutsetning å få 7 måneder før det hele skulle være ferdig.

Standard måtte bestemmes. Byggeplaner utarbeides. Driftsform velges. Anbudsdokumenter utarbeides. Foran lå ferietiden med årets høyeste trafikk. Ingen omkjøringsmuligheter. Dette virket spennende og utfordrende.

Prosjektgruppe ble opprettet, og konsulenter engasjert. Tidsplan ble utarbeidet, og den viste at prosjektet var gjennomførbart innenfor den pålagte fristen dersom alt klaffet.

Det ville kreve stor innsats av mange personer i og utenfor etaten, og det ville gå utover trafikantenes fremkommelighet. I samarbeid med fergeselskap og busselskaper av ymse slag prioriterte vi anleggsdriften, og planla å stenge vegen 3-4 timer i strekk.

I "tolvte time" ble det bestemt at også "grusparsellen" mellom Sveingardsbotn og Urdvassfjorden skulle utbedres sam-



Det er investert ca. 20. mill. kroner i Geiteryggen. Trafikantene har dermed fått en fullverdig tunnel. Her ser vi Sven Gunnar Seterstøen og Svein Thoreplass i full sving inne i tunnelen.



Fem kommuner har fått sjansen



***DU
bor i den ene!***

Statens vegvesen
Vegdirektoratet

... nå skal det bygges

MILJØGATE

Stryn, Rakkestad, Hokksund, Batnfjordsøra og Os i Østerdalen er utpekt som prøveprosjekter for ombygging av sentrumsgaten til "miljøgate". Dette betyr at sentrum blir et penere, hyggeligere og tryggere sted å oppholde seg i, med trær, blomster, benker og mange møteplasser for folk.



Prosjektet er også kjent som Miljøprioritert gjennomkjøring (MPG), og finansieres i hovedsak av Staten. Slik sett er prosjektet en "gavepakke" for ditt tettsted.

Hovedvegen skal fortsatt gå gjennom sentrum, men på de myke trafikanternes premisser. Farten skal ned. Dermed blir trafikksikkerheten større for alle trafikantergrupper, og det blir mindre støy og eksos.

Fotgjengerarealet skal utvides, slik at det blir lettere for familier å gå i gaten og å handle. Det blir enklere å finne parkeringsplasser der hvor det er et problem, fordi det blir ordnede og ryddigere parkeringsforhold.

Det viktigste er å finne frem til tiltak som passer i din sentrumsgate. Hvert sted har sitt særpreg som skal ivaretas og styrkes. Vi legger derfor vekt på at prosjektet skal gjennomføres i nær kontakt mellom vegvesen og kommune, lokalbefolkning og næringsliv. Det er stedet selv som skal bestemme hvordan "miljøgata" skal se ut.

De første tiltakene skal settes i verk i løpet av høsten 1992. På baksiden har vi omtalt hvordan du kan bidra til at "miljøgata" i ditt tettsted blir vellykket, både i planlegging og bygging.



RAKKESTAD

Rakkestad sentrum, midt i landbruks-Østfold, er bygget i krysningen mellom flere viktige riksveger. En av disse er idag tettstedets sentrumsgate. Med økende trafikk er denne kombinasjonen blitt stadig vanskeligere. Flere miljøbelastninger, deriblant et høyt antall trafikkulykker, preger sentrumsområdet idag. Hovedgaten er ikke lenger et trivelig sted der folk kan stanse og slå av en prat.



HOKKSUND

Hokksund bærer preg av store trafikkbelastninger gjennom mange år. Trafikkbelastningen ble mindre da E76 ble lagt utenom Hokksund for to år siden, men høy hastighet oppfattes som et alvorlig problem. Handlegata i Hokksund har dårlig tilgjengelighet og sentrum innbyr i liten grad til sosiale aktiviteter. Miljøgata er nå knyttet til et større "oppryddingsprosjekt", som fokuserer på trafikk, oppvekst og miljø.



BATNFJORDSØRA

Batnfjordsøra, mellom Molde og Kristiansund, er administrasjonssted for en kommune med knapt 3000 innbyggere. For vegfarende fremstår stedet lett som et kjedelig vegkryss på en viktig riksvegforbindelse. "Kappkjøring" til fergen, setter sitt preg på miljøet. Når Kristiansund og Frei nå får landfast forbindelse, ventes økt trafikk gjennom stedet.



STRYN

Stryn er en tradisjonsrik og stor reiselivskommune i Sogn og Fjordane. Stryn er også et viktig knutepunkt mellom øst- og vestlandet, idet to riksvegen her møter Strynefjellsvegen. Sentrumsområdet blir derfor utsatt for en betydelig tungtrafikk. Også høye hastigheter preger sentrumsområdet, og i sommerhalvåret er biltrafikk og parkering et problem.

OS I ØSTERDALEN

Os tettsted 12km fra Røros har stor gjennomgangstrafikk. Stedet ligger i et turistsatningsområde, men for ukjente trafikanter kommer tettstedet raskt på, og er raskt passert. Bilparkering i fotgjengerarealet, og delvis i vegbanen, er til ulempe for både gående og kjørende. Vinteren er lang og kald i Os. Det må man ta hensyn til ved utforming av miljøgata.



Vi ønsker ditt bidrag

Miljøgata er et sted der det skal være trivelig å være, og hvor det skal være hyggelig å bo og arbeide. Skal miljøgata på ditt tettsted bli vellykket, er det nødvendig med positiv deltakelse fra alle berørte grupper. Viktige støttespillere er de som bor i området, og de som har sitt daglige arbeide der. Men også de som reiser gjennom gaten eller handler der, bør si sin mening.

Arbeidet med Miljøgaten er ikke kommet like langt på alle de fem stedene. Alle steder er det opprettet styringsgrupper eller referansegrupper. Dette er en gruppe personer som har til oppgave å trekke konklusjoner som er nødvendige for at arbeidet skal gå videre. Styringsgruppene er sammensatt av personer fra kommunen, vegvesen og ulike interessegrupper

Det praktiske arbeidet ledes av en prosjektleder. Til høyre er prosjektlederne listet opp. Disse vil gjerne ta imot gode ideer fra lokalmiljøet. Vi trenger nettopp DITT forslag!

I noen av tettstedene har det vært holdt åpne informasjons- og diskusjonsmøter allerede, i andre skal slike møter holdes med det første.

VIL DU HA MER INFORMASJON?

Ta gjerne kontakt med prosjektlederen eller kommunens kontaktperson dersom du har behov for mer informasjon. Disse er:

Rakkestad: Torgeir Fossnes, Østfold vegkontor, tlf. 09-274500. Jon Ådalen, Rakkestad kommune, tlf. 09-221111.

Hokksund: Per Ole Wanvik, Buskerud vegkontor, tlf. 03-202500. Magnus Røken, Øvre Eiker kommune, tlf. 03-753500.

Stryn: Kjell Oppheim, tlf. 057-71985.

Os i Østerdalen: Kristin Vitsø Bjørnstad, Hedmark vegkontor, tlf. 065-14800. Steinar Osflaten, Os kommune, tlf. 064-97000

Batnfjordsøra: Trude Holter, Møre og Romsdal vegkontor, tlf. 072-58000. Olav Inge Hoem, Gjemnes kommune, tlf. 072-90100



Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Boks 6390 Etterstad
0604 Oslo

Omsetningsfoto: Håkon Aurlien
Utsendt 1 november 1991



En hver tunnel med respekt for seg selv har en grevling i taket. Geiteryggen er imidlertid et unntak, idet Mikkel Rev fulgte nøye med på utbedringsarbeidene. Han ser noe oppgitt ut over den store papirmengden som blir ved slik virksomhet.

tidig. Dette gikk uten komplikasjoner da arbeidene lot seg innarbeide i ett av anbudene i tunnelen.

Det ble utlyst i alt 7 forskjellige anbud:

- sikringsarbeid som omfattet fjellrensk/sikring og vannskjerming - nytt dreussystem
- rensk av tunnelsåle med nytt bærelag og "grusparsellen"
- asfalt
- ventilatorer
- lysarmatur
- elektromontasje, levering og montering av sikringsutstyr og varslingsanlegg og montering av ventilatorer.

Tidsrammene var knappe for de enkelte, noe som muligens påvirket antall innleverte anbud på den anleggsmessige arbeidene. Det ble "hjemmeseier" på de største og mest krevende arbeidsoperasjonene ved at tre av kontraktene gikk til Buskerud-entreprenører.

Arbeidene i tunnelen startet 5. august som planlagt. Det ble et "kjør" som satte alle på en utfordring. Utfordringer til innsats både dag og natt. Alle tok utfordringene! Både entreprenørene og vår egen organisasjon.

Følgende arbeid skulle utføres:

- 3300 meter ny drengroft i fjell, inkl. 63 kummer på 8 uker
- rensk av tunnelsåle, 12.000 tonn ut, og 20.000 tonn nytt bærelag inn, til sammen 32.000 tonn på 6 uker
- sikringsarbeider: fjellrensk, bolting og

vannskjerming av 7.500 kvadratmeter på 8 uker.

Alt dette arbeidet skulle utføres samtidig inne i tunnelen!!

- 4.800 tonn asfalt - 2 uker
- lys, ventilasjon og sikringsanlegg - 5 uker
- "Grusparsellen", 2.000 meter veg skulle utbedres og asfalteres på 10 uker.

Og den tidsplanen holdt nesten den! Men bare nesten, for da asfalteringen var ferdig, lå vi en foran! En uke altså!

Stor innsats fra mange gjorde dette mulig.

Fra vegvesenet var disse med på å bære "dagens og nattens byrde og hete": Helge Thorsby, Ole Karterud, Jan Tore Jørgensen, Sven G. Seterstøen (kultursjef), Svein Thoreplass og Jan Bråten.

En slik positiv innstilling til å løse en tildelet oppgave som denne gjengen hadde, gjør det enklere for den som er prosjektleder!

Hva har vi så fått for alt som er lagt ned av slit og ca. 20 millioner?

Jo, lys, nesten tørr tunnel med asfalddekke, hvite "romlestriper", resnket og sikret mot nedfall av stor stein. Tunnelen har en trafikkprofil på 4 meter fri høyde i 5 meter bredde og et avansert sikrings- og varslingsanlegg.

I tillegg ble den siste biten med grusveg på rv 288 utbedret og asfaltert.

Midt oppe i det hele må vi ikke glemme at Bakke bru med tilstøtende veg også er fullført inneværende år.

Vi takker alle tålmodige trafikanter (de aller fleste var det) for den sporty holdningen de viste i anleggsperioden!!

Det er derfor en glede nå å kunne ønske trafikantene velkommen til en tur på rv 288, som nå er "blitt så meget bedre".





Passiv røyking er farlig

I en artikkel i bladet "Medisin og Helse" sier professor Tore Sanner at andres røyking kan gjøre **deg** syk.

Alle som ikke røyker vet hvor ubehagelig det er å oppholde seg i røykfylte rom. Det behøver faktisk ikke være mye heller, før det er ubehagelig. Lukten fra et askebeger fullt av sneiper er illeluktende for en ikke-røyker. Ikke-røykere har luktesansen i behold.

MEN ER PASSIV RØYKING SKADELIG?

Professor Sanner sier det finnes mange veldokumenterte undersøkelser om helseskadene ved passiv røyking. I USA regner man med at tobakksrøyk i innendørsluft er den tredje viktigste dødsårsak **som kan forebygges**. Bare røyking og alkohol kommer foran. I undersøkelsene er det påvist helseskadelige stoffer i urin, blod og spytt, hos ikke-røykere som oppholder seg i rom hvor tobakksrøyking foregår.

En sigarett varer i 7 minutter. Røykeren suger til sammen 20 sekunder. Resten går ut i rommet. Av de mest kjente stoffene, nikotin og tjære, slippes 2/3 og 3/4 ut i rommet. Av de **MEGET KREFT-FREMKALLENDE STOFFENE, NITROSAMINER**, slippes mer enn 95 % ut i rommet.

Dette illustreres slik: Dersom to personer oppholder seg i et rom på 8 kvm i en time uten ventilasjon, og den ene røyker en sigarett, får den andre i seg 1/10 av nikotin og tjæremengden. Men av nitrosaminer får ikke-røykeren i seg halvparten så mye som røykeren. De som er utsatt for passiv røyking, f.eks. en vanlig arbeidsdag, får i seg helseskadelige stoffer tilsvarende flere sigaretter. Helseskadene kan være akutte, som astma/allergifremkallende, eller langtidseksponerende som ved lungekreft og andre kreftformer.

Undersøkelser fra bl.a. USA viser at en har 30 % høyere risiko for å dø av hjerteinfarkt når man er passiv røyker, i forhold til å oppholde seg i et røykfyllt miljø. I USA er passiv røyking medvirkende årsak til 37.000 dødsfall ved hjerteinfarkt, og ca. 16.000 dødsfall ved kreft hvert år.

Barn i mors liv blir også belastet hvis moren blir utsatt for passiv røyking. De har generelt svakere helse og er mer utsatt for barnekreft.

Undersøkelser viser at informasjon om helseskader ved tobakksrøyking når best fram hos folk med høyere utdanning. Under 15 % av dem røyker, mens 60 % av folk med grunnskoleutdanning røyker.

I 1952 røykte 75 % av legene i Norge. I dag røyker bare noen ganske få.

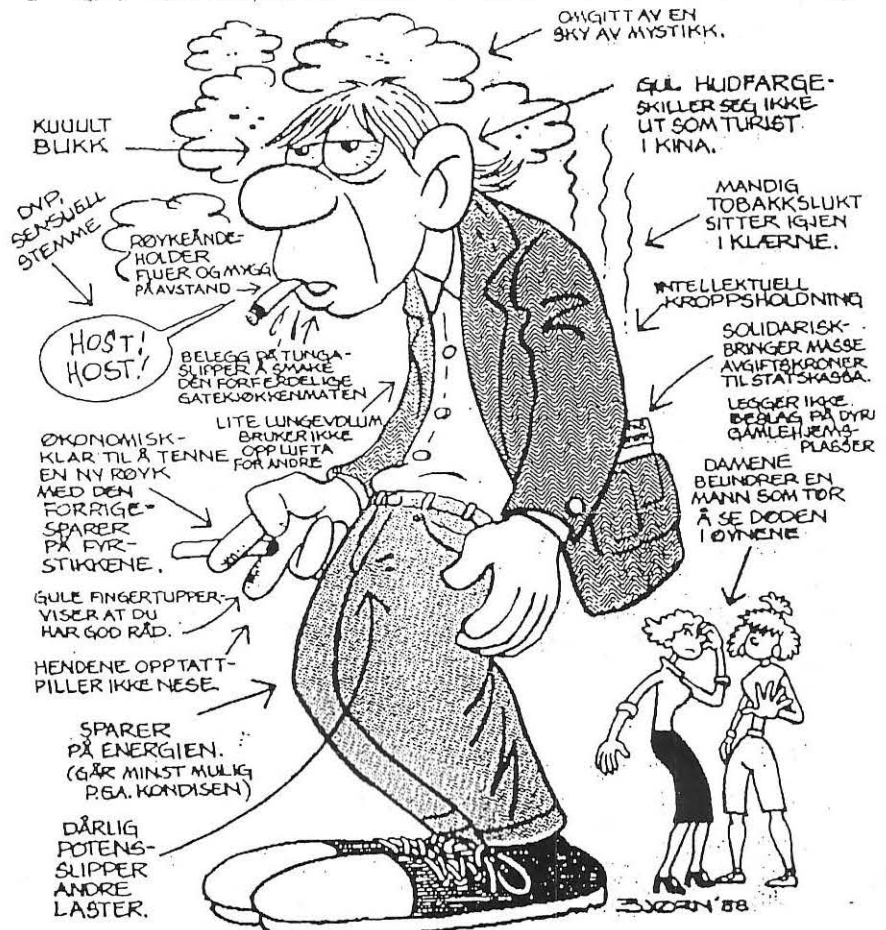
HVORFOR TA DETTE TEMAET OPP I BROBYGGEREN?

Buskerud vegkontor har jo satt i verk tiltak for å etterleve røykeloven, som sikrer et røykfritt miljø for ikke-røykere. Det er bare å beklage, men vegkontorets regler for å oppfylle røykeloven etterle-

ves ikke like bra alle steder. Det røykes i hvilerom, kantiner og brakker. Liekdan i vegvesenets biler, arbeidslokaler og kontorer, omtrent som om ingen røykelov fantes.

Hvis en ikke-røyker drister seg til å ta opp temaet, får en gjerne til svar at det er enighet på stedet om at røyking er ok. En har enten hatt opptelling eller avstemming. Hvis over halvparten mener røyking, regnes det som vedtatt. Endog ikke-røykere stemmer for røyking. De vil jo ikke være usosiale. For et gjentatt argument er at røyking er sosialt. Ikke-røykerne kommer jo bort til dem som røy-

FORDELENE VED Å RØYKE



FOR IKKE Å SNAKKE OM ALLE DE INTERESSANTE SYKDOMMENE DU KAN PÅDRA DEG!

RØYKING ER TØFT!!



ker, sies det. Et annet argument er at det er så mye som er helseskadelig, at det føes urettferdig når tobakksrøyking angripes.

MINE PÅSTANDER ER:

1. Røyking i samvær med ikke-røykere er særdeles usosialt da de påføres helseskader mot sin vilje.

2. Mange farlige miljøgifter utsettes vi for, og det må vi arbeide med å bli kvitt. En må imidlertid summere alle påvirkninger og skille mellom det som fortsatt er så nødvendig at det må aksepteres, og det som er unødvendig. Tobakksrøyk kommer på toppen av alt, er spesielt farlig, og helt unødvendig.

3. Det skal ikke være nødvendig for ikke-røykere å si fra at de ikke vil tolerere røyk.

4. Røykere har heller ikke anledning til å stille spørsmål om røyking tillates. På den måten blir ikke-røykere stilt i forlegenhet, og risikerer å bli betraktet som uvennlige hvis de er modige nok til å si nei.

5. Det er ikke anledning til å dispensere fra røykeloven med ei avstemming. Hvis ikke-røykere stemmer for at røyking tillates, vil jeg påstå at de er mobbet. De gjør det for å få fred.

6. Røyking er en privatsak og bør være helt privat.

7. De som røyker sammen med ikke-røykere påtar seg et stort ansvar ved å påføre andre helseskader og mistrivsel.

Bjørnstjerne Bjørnson tok dette alvorlig. Når nikotinhungeren kom, iførte han seg ei spesiell røkejakke og gikk på sitt spesielle røkerom for å dyrke lasten **helt alene**.

Det er mitt håp at denne informasjon og påstander kan føre til at røykere av i dag blir like ansvarsfulle som Bjørnson.

Ikke-røykere og røykere ønskes ei



Rolf Sandberg.

Oversikt over noen av de skadelige stoffene som finnes i tobakksrøyk.

Stoffer	Innh. i røyken PPM (milliondeler)	Admin. norm. PPM	Innvirkning på kroppen
Gass. damp			
Karbonmonoksid	15000-55000	35	Meget giftig
Ammoniakk	80-500	25	Irriterende
Nitrogenoksyd	10-1600	25	Irriterende, hoste
Hydrogencyanid	25-900	10	Meget giftig
Hydrogensulfid	Ca. 150	10	Meget giftig
Bensen	12-80	5	Kreftfremkallende
Toluen	13-130	75	Narkosevirkning
Formaldehyd	20-100	1	Irriterende, allergier
Acetyldehyd	140-2100	50	Irriterende
Akrolein	25-150	0,1	Meget irriterende
Hydrazin	Ca. 60	0,1	Allergi og krefter
Faste eller lite flyktige	MG/M3	MG/M3	
Bensyren	0,025-0,125	0,04	Kreftfremkallende
Nikotin	250-6000	0,5	Beroligelsesmiddel

Kilder:
1. Smoking and Health, US Dept. of Health, Education and Welfare 1979.
2. Administrative normer 1981, A.T. Best. nr. 361.



Gerhard Hjelbak fungerende vegsjef

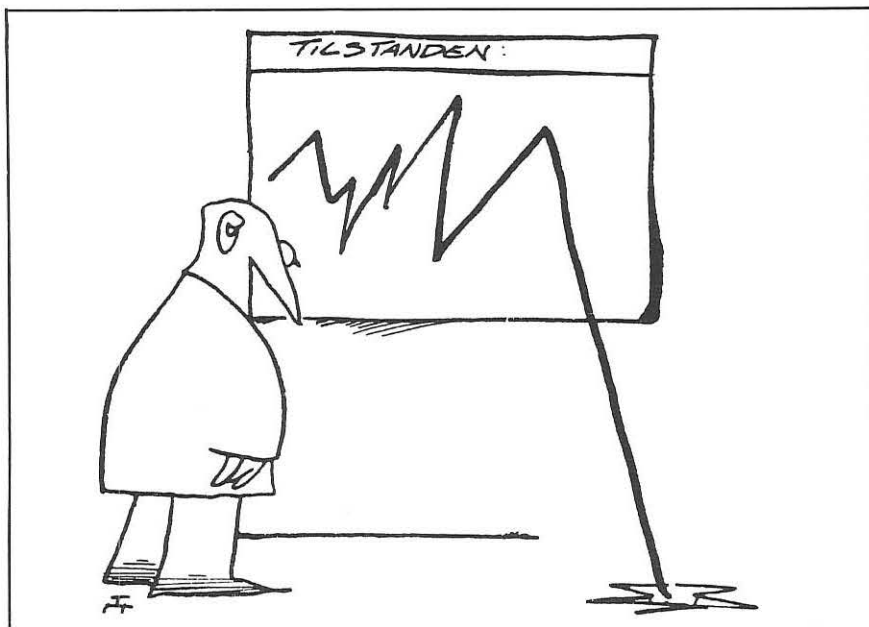
Vegsjef Trygve Rognan er for tiden på studieopphold i Frankrike, der han skal se nærmere på problematikken trafikk i storbyområder. I den tiden Rognan befinner seg utenlands, fungerer Gerhard Hjelbak som vegsjef. Hans Ruistuen fungerer som driftssjef og Tore Braaten er anleggssjef.

Rognan er tilbake i vegsjefstolen ut på sommeren igjen.





Kråkeprat på grøftekanten



Vi kunne gjerne ha ønsket oss en hyggeligere årsak til rikelig med statlige bevilgninger til riksvegene enn den vi opplever nå til dags.

For grøftekantene langs fylkesvegene våre ser det derimot heller mørkt ut. Selv om budsjettdisiplinen er dårlig i enkelte etater så gjør tydeligvis ikke det noe så lenge vegfantene holder orden i sin kasse. Her er det åpenbart penger nok både til nye påfunn og dekning av andres overforbruk - og vegene ligger jo der til evig tid.

Nå har kloke hoder til og med funnet ut at vedlikeholdet av fylkesvegene er i flotteste laget. 10 mill. kr. vil de kutte på neste års budsjett - og etter hva ryktene vet å fortelle har de ikke tenkt å gi seg med det!

Noen av de aller skarpeste har visstnok observert noe som kalles "tørrbrøyting" om vinteren - hva nå det er for noe. Kanskje en brøytekontraktør på veg til sin brøyterode? (Denne til-og-fra-turen har han faktisk ikke betalt for i det hele tatt), - eller kanskje en som tar siste draget langs roden for å få med alt ute på kanten slik at behovet for en tur med høvel kan utsettes noe? Eller kanskje en siste tur for å rydde opp i kryss og busslommer? Eller kanskje på veg til den delen av brøyteroden som ligger i høyere strøk og dermed har fullt snøfall mens det regner nede i bygda?

I mørke korridorer hviskes det - for de-

retter å finne fram spareøksa. Nå ja - den brukes ikke overalt. Selv om det hugges i budsjettet for vegvedlikehold, så smøres det fortsatt litt ekstra på andre budsjetter til tross for at det hos noen av disse tidligere har vært så som så med budsjettdisiplinen.

Klart vi skal klare å bruke 10 mill. kr. mindre i vegvedlikehold - men klager på dårlig vedlikeholdsstandard skal vi ha oss frabedt!

Hull i vegen, tette stikkrenner, overgrodde grøfter, stengte bruer, ubrøytede veger, telerestriksjoner, manglende strøing enn si salting, manglende vegvisning og vegmerking, uoversiktlige vegkryss osv., - jo vi ser for oss overskriftene i avisene. Men ingen skal siden kunne komme og si at de ikke visste hva de vedtok!!

Fortsetter det slik, så synes det ikke trolig at fylkesvegnettet får vedlikeholdsmidler før de er historiske kulturminner - kfr. Normanslepa, Kongevegen og Paradisbakkene!

At vi i slike tider kjører en kampanje for å få folk til å bruke piggfrie vinterdekk, synes å være den rene folkeforførelse. Aldri før har behovet for piggdekk, kjetting og snøskuffe for trafikantene langs våre fylkesveger vært større enn det det vil bli denne vinteren!

Men til dere som fortsatt bruker piggdekk på riksvegene har vi bare en ting å si: PIGGSVIN!

Mon tro om noen av fylkets politikere tror vi har penger på kistebunnen siden vi nå har fått egen bank. Ja - du leste riktig. En komplett bank med hvelv og nattsafe. Men kassa er selvfølgelig tom.

Nattsafen var forsåvidt grei å ha så lenge strøkets næringsdrivende trofast fortsatte å fylle den - men nå er dessverre den festen over. Pengevekslernes tempel i første etasje gjenoppstår nå som kontorplasser og sentralbord - og søta bror skal ikke klage: Møblene er stemplet "Made in Sweden". Ikke rart at noen av de ansatte kappes om å orge til seg siste modell av godsakene fra andre siden av Kjølen!

Høsten har gitt oss nye erfaringer med entreprenører. Riktig nok er det slik at den som "best og billigst kan gjøre jobben" skal få oppdragene - men når gjennomføringen av entrepriser blir fusk og fanteri fra ende til annen, så er det grunn til å lure på om det ikke er på tide å se på spørsmålet en gang til. En moderne entreprenør med respekt for seg selv har forlenget kvittet seg med alle ansatte. All produksjon baseres på faste enhetspriser innhentet fra underentreprenører og kontraktører. Etter at kampen om kontrakten er vunnet, starter kampen om fortjenesten.

Sansen for kvalitet og godt håndverk fordampes i jaget etter lettest mulig tjeneste penger - og jo mer en kan trekke av midler ut av byggherren med marginale løsninger og tilleggskrav, jo bedre er det tydeligvis.

Selv om byggherren etablerer et omfattende kontrollapparat, så sitter han tilbake med Svarteper: Et produkt hvor alle deler holder minimumstoleranser med billigste materialvalg - og gjerne med en vel regissert entreprenørkonkurs på kjøpet. Seriøse entreprenører er i ferd med å forlate areanen - de grå ulver overtar.

Tilbake står byggherre og seriøse underentreprenører/vareleverandører med skjegget i skifterettens postkasse.

Ny kråke har vi også fått. Vi er liksom blitt godvenner med den gamle der den innbyr til tillit trygt plassert på bygninger, maskiner, arbeidstøy og trykksaker.

Nå har en eller annen klippet vingene av gammelkråka - og ønsker å markedsføre etaten med en skadeskutt fugl!

Vel møtt til kråketing på grøftekanten - og en god piggfri hjul til dere alle!

Vegkontorets nye ansikt



Vanligvis er vegsjefen med på å åpne nyanlegg andre får glede av. Denne gang brukes kniven til å åpne et nytt areale til glede for egne ansatte.

Foto: Arne Tovslid.

Av Willy Bakken

Det er ikke bare veg- og biltilsynsstasjonene på Lierstranda som i disse dager kan ta i mot sine kunder i nye lokaler. Også vegkontorets resepsjon er flyttet og kan nå ønske både husets egne beboere og besøkende velkommen i langt triveligere og mer vennlige omgivelser.

Tidligere har publikum måttet forsere

diverse ganger, dører og trapper, før de er blitt tatt i mot av resepsjonsbetjeningen. Nå er inngangen flyttet til byggets forside, mot rundkjøringen, og der er det kun en dobbeltdør som må passeres, før en befinder seg hos Statens vegvesen.

Det er lokalene til tidligere Fokus Bank som nå er overtatt av oss. I tillegg til ny resepsjon med sentralbord, har prosjektgruppene for ny E-76 og Drøbak-forbindelse flyttet ned på grunnplanet. Også

informasjonstjenesten har fått strategisk plass ved resepsjonen.

I tillegg til disse lokalene, har vi også for en periode leid arealet der Intersport hadde sin forretning. Disse vil bli benyttet til konferanserom, samt at aktuelle planer av interesse for den menige mann vil befinne seg her.

I alt har vegkontoret nå fått en mye mer publikumsvennlig inngang, samt at det er frigjort plass for andre av husets mange beboere.

Kjempetilbud på overtrekksdresser

Av Sæming Alvim

Medlemmer av bedriftsrettsslaget og andre ansatte i Statens vegvesen Buskerud deltar i løpet av året i konkurranser og andre tilstelninger hvor behovet for et lettere sportslig antrekk er til stede. I dag stiller vi opp med forskjellige antrekk, som ikke har noen markering tilbake til vegvesenet.

Bedriftsrettsslaget har derfor tatt seg den frihet for de ansatte i Statens veg-

vesen Buskerud å søke ledelsen i vegvesenet om stønad til kjøp av overtrekksdresser til de ansatte. Vi har fått sydd opp prototype av dressene med fargekombinasjon av de fargene som vi i dag har i vårt arbeidstøy.

Søknaden var oppe i fagsjefmøte 4. november, og det ble da fastsatt en stønad på kr. 200,- til hver dress til de ansatte i Statens vegvesen Buskerud. Overtrekksdressene er av bra kvalitet og lettforet. De vil i utgangspunktet koste ca. kr. 400-450, men med den støtten som vi får, vil overtrekksdressen komme på ca. kr. 200-250.

Det vil også bli adgang for de ansattes familier til å kjøpe overtrekksdressen, men de får ikke støtte fra vegvesenet ved kjøp. Overtrekksdressen koster i dag i sportsbutikkene ca. 1250,- kroner,

så dette er et kjempetilbud. Jo flere dresser vi kjøper, jo gunstigere blir prisen.

Bedriftsrettsslaget vil samtidig få takke fagsjefene med adm.sjef Håkonsen i spissen som har støttet oss i denne saken.

Vi kommer tilbake med mer informasjon om når dressene kan bestilles.





LESERINNLEGG

Bjørgutvalgets innstilling for Statens vegvesen

Fra første stund denne rapporten ble levert til Buskerud Vegkontor, har jeg fulgt dette arbeidet med omorganisering. Det jeg her orienterer om er i første rekke for ansatte i biltilsynet. Fra første fase var informasjon for ledere på alle avdelingene, des. 1990. Videre ble det opprettet prosjektgruppe med representanter fra foreninger i etaten, sammen med vegsjef, driftssjef, plansjef, biltilsynssjef, adm.sjef og ledere for alle avdelingene.

Vegdirektoratet går her inn for at alle biltilsynsstasjoner blir delt i to seksjoner som trafikant og kjøretøyavdeling. Dette vil bety at seksjonslederstillingen på kontorsiden blir borte. Vi er vel alle klar over at flertallet i disse stillingene er kvinner og at dette var en måte for oss på grasrota å komme oss opp i hierarkiet på. Biltilsynet Kongsberg, Drammen og Hønefoss er alle i dag tre-delte med hver sin seksjonsleder på kontorsiden. Gol er ikke seksjonsdelt og her vil det ikke bli noen forandring etter Bjørgutvalgets innstilling.

Arbeidsgruppen for biltilsynet kom i stand da jeg, etter samtale med ELF sentralt, hadde rett til å få med en fra vår etat i denne viktige sak. Denne bestod av representanter fra hver stasjon i fylke og foreningene. Her var vår biltilsynssjef Bustgaard administrator og Rotherud på biltilsynsavdelingen var referent. Det positive med dette arbeidet ble at vi fikk informert alle i gruppen om arbeidsoppga-

vene på kontorsiden i biltilsynet. Omfanget av dette, som saksbehandlingen for omregistrering, innkalling av alle kjøretøy og fornyelser av førerkort, er enormt tidkrevende. Ved siden av at vi sitter inne med enormt mye kunnskap og viten om vårt arbeid. De fleste av oss har vært i etaten i mange år, og fått opplæring både internt og eksternt. Dersom vi skal erstattes av den tekniske sides personell, vil dette ta tid for opplæring og overføring av stillinger. Det vil nesten bli umulig, for ikke å si håpløst å søke stillinger for oss på den tekniske siden. Vi vil nemlig ikke få noen med i ansettelsesrådet fra vår forening til å tale vår sak.

For kvinnene i etaten blir det ekstra vanskelig hvis administrasjonen inndrar vikarer ved fødselspermisjoner. Dette er på siden av det Finansdepartementet er innforstått med. De er nemlig innstilt på å gi samtykke til overskridelser av gitte lønnsbevilgninger uten at det stilles krav om innsparinger for øvrig i budsjettet.

Avgjørelsen om eventuell forandring, etter Bjørgutvalgets innstilling, vil bli avgjort i Vegdirektoratet 16. desember. Endelig forandring vil bli iverksatt fra 1. mars 1992. Vi tillitsvalgte blir nå hele tiden med på lokale forhandlinger i arbeidet vedrørende omorganiseringen.

Hilsen fra

Hovedtillitsvalgt ELF

Gro V. Erstein

Biltilsynet Kongsberg.

Ad.: Tildeling av kjennemerker til kjøretøyer 30 år eller eldre

Jeg vil på vegne av styret i Motorhistorisk Klubb - Drammen, få takke for den utmerkede behandling våre medlemmer fikk tirsdag 11. juni d.å. ved tildeling av nye kjennemerker.

Våre medlemmer hadde bare lovord å si etter en vellykket åpningsdag som stasjonens ansatte hadde all ære av.

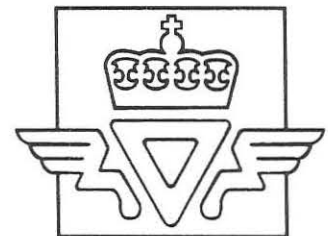
Med vennlig hilsen:

Chr. Christensen,
sekretær.

Nytt emblem for vegetaten!!!

Vegen og Vi informerer oss om nye farger på "KRÅKA". Prosjektlederen til denne ideen er Steffen Burger i Vegdirektoratet.

Hvorfor har det utviklet seg til at våre midler skal benyttes til en slik type forandring? "KRÅKA" er allerede innarbeidet og vi tror publikum bryr seg lite om hvilken farge den har. Hva er vinningen og gevinsten ved dette prosjektet? For dette koster vel millioner av kroner. Kan



ikke disposisjoner av våre bevilgninger bli overført til noe mer nyttig eller allerede oppstartede prosjekter.

Hva med å satse på uniformer til ansatte i etaten? Viser her til utvalget som startet opp i 1989 med uniformering av kontorpersonelet i biltilsynet.

Arbeids- og administrasjonsdepartementet har nå i september -91 gitt beskjed om at egenandel må innføres for denne gruppe. (Forhandlinger pågår).

Etter vårt syn er de kontoransatte "etatenes ansikt utad", på lik linje med dem som har hall og vei som arbeidsfelt. De sistnevnte får som kjent arbeidstøytø 100% dekket av "arbeidsgiveren".

Hilsen fra
BILTILSYNET KONGSBERG
kontorseksjonen.



Vegkontorets nye jurist

Ingvald Bretten (42) heter vegkontorets nye jurist. Han har tatt over etter Tore Strand, som har trukket seg tilbake for å nyte pensjonisttilværelsen.

Den nytilsatte juristen er født og oppvokst i Asker, er gift og holder seg fortsatt på samme sted.

Bretten har allsidig yrkesbakgrunn. Etter endt yrkesutdanning begynte han i 1978 i Kirke- og undervisningsdepartementet der han arbeidet med administrative saker i tilknytning til universiteter og vitenskapelige høyskoler samt oppgaver innen Norsk tipping A/S. Han har også tilbrakt en periode i nord, da som juridisk konsulent hos fylkesmannen i Finnmark.

Også Lier kommune har vært Brettens arbeidsgiver en periode, likeså Oslo havnevesen.

Det siste året har han hatt stilling som kontorsjef i Nes kommune i Akershus og i juli måned tiltrådte han så stillingen som juridisk konsulent hos oss.

Selv om det er kort tid siden Bretten begynte i sin nye stilling, føler han at



han er kommet godt i gang.

Det er spennende og varierte arbeidsoppgaver, sier han, og det er fint med et fylke som geografisk avgrenset arbeidsområde.

Han føler dessuten at han er blitt møtt med en åpen holdning fra alle i etaten, så vel inne på vegkontoret som ute ved vegstasjonene og biltilsynet.

Selv om Bretten har bred erfaring fra offentlig virksomhet, er likevel vegvesenet noe nytt også for han.

Det umiddelbare inntrykket er at det ser ut til å være en egen kultur i vegvesenet i positiv retning. Utad virker det som en enhet og innad er det et samhold som kanskje ikke er så vanlig i offentlig virksomhet.

Ellers kan den nytilsatte juristen avsløre at han er ivrig friluftsmenneske. Turer i skog og fjell, eller kano og telt er topp, sier han. Han forakter heller ikke god mat med passende tilbehør.

Vi ønsker vår nye medarbeider lykke til i jobben.

Apropos piggfrie dekk

Maskinavdelingen kan nå opplyse at etter hvert vil flere og flere gule biler gå over til piggfrie dekk.

Det som imidlertid er helt sikkert, er at biltilsynets rullende patrulje fortsatt vil kjøre med pigger - men det er også i tråd med det budskap vi gir trafikantene i denne saken.

Det er opp til den enkelte å bestemme hva slags dekk han eller hun velger å kjøpe på.

**SPAR
MILJØET**

**Kjør piggfritt
hvis du kan.**

Vi ønsker å informere om:

Ny håndbok fra Vegdirektoratet

060 - TRAFIKKREGLENE

Veiledning 100 sider

Håndboken inneholder trafikkreglenes tekst, samt kommentarer til de enkelte paragrafer. Den er i første rekke ment å være et praktisk hjelpemiddel for ansatte i Statens vegvesen. Det antas at også andre, f.eks. kjøreskolene, vil kunne ha nytte av håndboken. Den er ajourført pr. 10. mai 1991.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 60,- pr. eksemplar + porto.



Brosjyre om dårlige fylkesveger

Av: Einar Ottesen

I mange år er fylkesvegene i Buskerud for lavt prioritert når det gjelder bevilgninger til vedlikehold og anlegg.

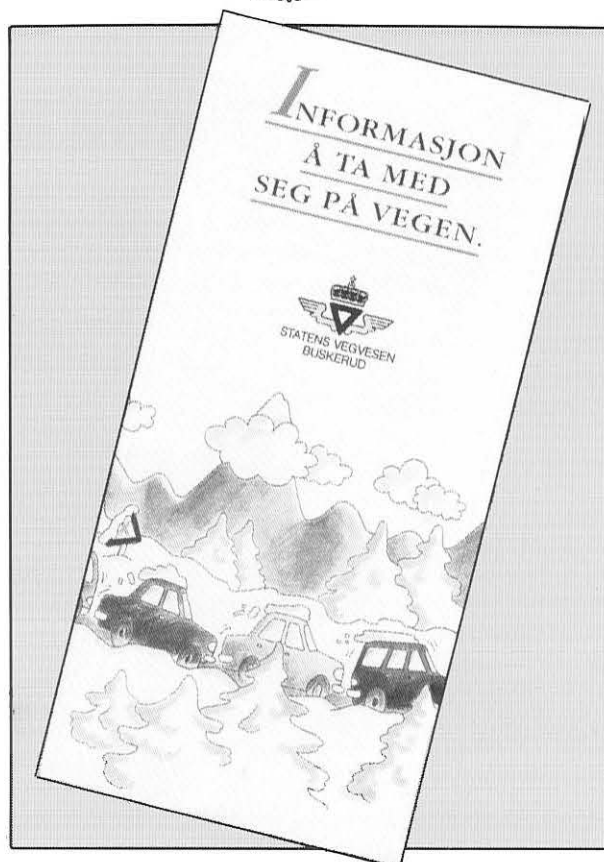
På vedlikeholdssiden ser vi snart på bevilgningen som en parodi! Bilstene klager og de ansatte på avdelingen får tidvis telefoner hvor trafikantene bruker "sterke ord" om hva de mener om vårt vegvedlikehold.

Dette er en ubehagelig situasjon, og utgangspunktet er ganske vanskelig da innringeren ofte vet lite om forskjellen på europa/riksveger og fylkesveger og hvilke ressurser vi disponerer over til de forskjellige vegene.

Derfor har vedlikeholdet nå laget en brosjyre som vil bli delt ut til ca. 31.000 husstander i fylket. Vi prioriterer dem som naturlig grenser inn til fylkesveger i landdistriktene.

Hensikten med denne er i første rekke å fortelle trafikantene årsaken til elendigheten og forberede dem på tidvis vanskelig fremkommelighet. Budskapet skulle være enkelt og greit:

Lite penger - minimalt vedlikehold.



Støytiltak Rosenkrantzgata

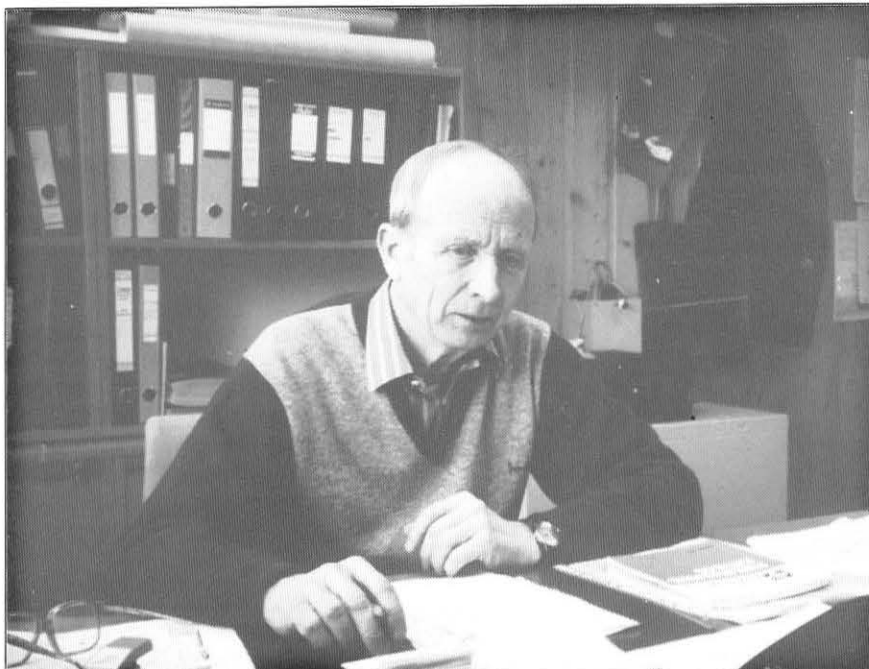
Av: Sigmund Haugen

Noen har sikkert merket seg at det har befunnet seg folk fra vegvesenet i området ved Bacheparken barnehage i Rosenkrantzgata. Det betyr ikke at de har fått plass i barnehagen, men de bygger en støyskjerm i området. Skjermen som blir ca. 65 meter lang skal bygges som lydabsorberende skjerm. (Det vil si at den ikke skal reflektere støyen og forverre forholdene på motsatt side av gaten). Videre skal det bygges skjerm på begge sider av krysset Rosenkrantzgata/Henrik Ibsebs gt. på til sammen ca. 200 m. Dette er en vanlig treskjerm.

Fra Farnen grill og retning Drammen skal det også settes opp en lydabsorberende skjerm. Denne blir på ca. 230 m. Arbeidene startet 11. november og en regner å være ferdig første halvdel av mars.



MINNEORD



Bjørn Aasmundrud

Bjørn Aasmundrud sovnet stille inn 28. oktober. En uke senere ville han ha fylt 66 år, og 1. desember ville han, etter eget ønske, ha gått av fra sin stilling som vegmester på Ringerike.

Stillingen som leder for vegvesenet på Ringerike hadde han i 20 år, og han var ansatt i vegvesenet i 40 år. Bjørn Aasmundrud var således en ekte vegvesenmann, en som gav hele sin yrkesmessige arbeidsinnsats til vegetaten og spesielt til utviklingen og forvaltningen av vegnettet på Ringerike.

Etter at Aasmundrud hadde forsøkt seg på vegarbeid noen sesonger tidligere, begynte han sin karriere som oppsynsmannsassistent i 1951. De første årene var han på anlegg i øvre deler av fylket, men han kom snart til Ringerike, hvor han arbeidet på Ådalsvegen og andre større veganlegg. Fra 1971 har han så hatt ansvaret for vedlikeholdet i område 6.

Bjørn Aasmundrud hadde lett for det; vi merket det i samarbeidet med ham, og vi får det bekreftet fra vitnesbyrdene fra de skoler og kurser han gjennomførte - bare beste karakterer. Han hadde et lett og lyst humør, og det var alltid trivelig å være i kontakt med ham. I møter og

konferanser tok han poengene lett og kom ofte med treffende kommentarer som vakte munterhet i forsamlingen.

Men Aasmundrud hadde temperament, og han kunne bli svært sint dersom noen forsøkte å lure ham eller vegvesenet. På etatens vegne var han ærekjær, og han var tilgjengelig døgnet rundt for å ta seg av klager eller problemer som dukket opp.

Aasmundrud hadde menneskelige egenskaper som gjorde ham til en avholdt leder, og ved vegkontoret kunne vi alltid stole på at det var god orden på vegstellet på Ringerike.

Siste året begynte problemene med hjertet å gjøre seg sterkere gjeldene, og kreftene minket. Vi forstår at det var sårt for ham å måtte innrømme at han ikke lenger maktet å gjøre jobben slik han mente den burde gjøres, og han lot seg derfor sykmelde i august.

Det er sorg i vegvesenet nå fordi en god kollega og arbeidskamerat er borte og for at han ikke skulle få nyte noen gode år som pensjonist, noe som han etter sin arbeidsinnsats hadde gjort seg vel fortjent til. Vi lyser fred over Bjørn Aasmundruds minne.

Gerhard Hjelbak

Kåre Holestøl

En av vegkontorets trofaste medarbeidere gjennom mange år, Kåre Holestøl, er gått bort i en alder av 70 år. Tidligere og nåværende medarbeidere har mistet en god venn og kamerat.

Holestøl gikk over i pensjonistenes rekke 1. januar 1989, og kunne da se tilbake på 43 års tjeneste ved vegkontoret.

Det var typisk for hans tilhørighet overfor etaten at han fortsatte å arbeide ved vegkontoret også etter dette tidspunkt, ja helt fram til september i år.

Holestøl var en pliktoppfyllende medarbeider som utmerket seg ved sin pålitelighet og nøyaktighet i arbeidet.

Vi takker for den innsats Kåre Holestøl har gjort for etaten og lyser fred over hans minne.

Hans Jan Håkonsen.



Ombygging av gangveg ved Haug bru

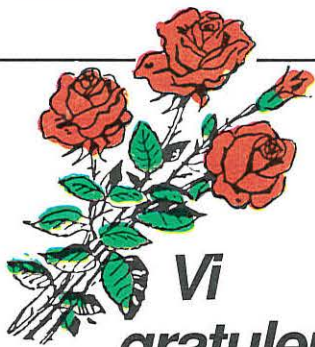


Av Sigmund Haugen

Det er kommet en del klager på at sikten er for dårlig på gangvegen ved utgangen av Kirkegangen undergang ved Langebru. Det har oppstått flere situasjoner hvor fotgjengere har holdt på å bli nedkjørt av syklist.

Dette problemet håper vi nå skal være løst ved at gangvegen er flyttet ut og rettlinjen gjennom undergangen er forlengt noen meter ut i dagen. Det er svært vanskelige grunnforhold der, så det måtte bygges en fylling på ca. 150 kbm med superlette masser.

På grunn av at det ble skikkelig kaldt da oppbyggingen av gangvegen var ferdig, fikk vi ikke asfaltert den, slik at brukerne av vegeen må finne seg i å gå på subbus fram til våren.



**Vi
gratulerer**

50 ÅR

Laila Bråthen	11/9
Robert Pettersen	7/10
Johanne Hedenstad	30/10
Bodil S. Døvingen	16/11
Gerd Pihl	15/12

60 ÅR

Egil Wårviken	7/7
Arne Ingebo	1/8
Anders Øvrebø	16/9
Martin Dokken	27/9
Alf Martinsen	10/10
Thorleif Haugen	10/11
Ragnar Amundsen	20/11
Brobyggeren gratulerer hjerteligst med vel overstått.	

NYTILSETTINGER

Plansjef Svein Olav Thorvik, vegkontoret.
Jur. saksbehandler Ingvald Bretten, vegkontoret.
Avd.ing. Ulf Rydningen, vegkontoret.
Elektriker Ivar Pedersen, Ringerike vegst.
Vi ønsker alle velkommen til oss.

PENSJONERTE

Nils Kleivedalen	1/6
Arne Ellefsen	1/9
Lars Myrbråten	1/10
Hans Ramstad	1/11
Eivind Ranheim	1/12
Vi takker for tro tjeneste i vegvesenet, og ønsker alt godt som pensjonister.	

TAKK

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min bursdag.

Bodil Døvingen.

TAKK

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 60-årsdag.

Ragnar Amundsen.

TAKK

Mange takk for gaver og gratulasjoner på min 60-årsdag.

Anders Øvrebø.

Jeg vil med dette takke alle for oppmerksomheten i forbindelse med min 60-årsdag.

Harald Haga.

Hjertelig takk for blomster, gaver og oppmerksomhet ved min fratreden og takk til alle for godt samarbeid.

Tore Strand.

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 60-årsdag.

Martin Dokken.

Takk for all deltagelse ved Kåre Holestøls bortgang.

Familien.

TAKK

Jeg vil få takke arbeidskamerater, oppsynet og ingeniører, for hyggelig lag og for den fine gaven jeg fikk da jeg gikk over i pensjonistenes rekke.

Eivind Ranheim.

Brobyggeren

*ønsker sine lesere
en god jul
og et godt nytt år*

